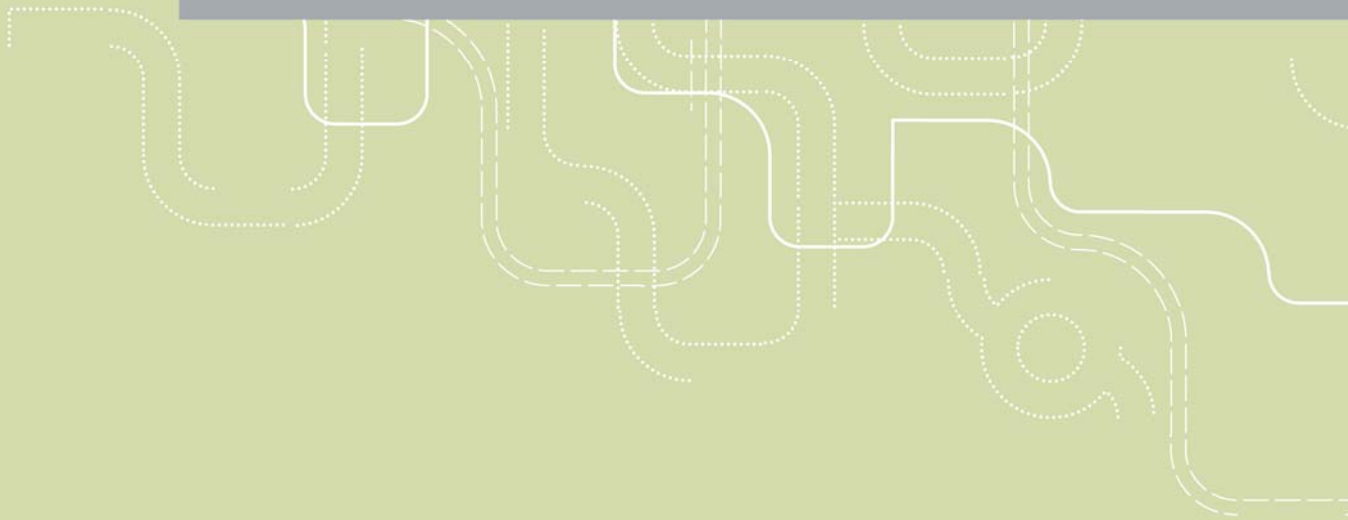


Randi Hjorthol
Liva Vågane
Åse Nossum
TØI rapport 998/2008

Velferdsvirkninger av bilkostnader på barnefamiliers aktiviteter



Velferdsvirkninger av bilkostnader på barnefamiliers aktiviteter

Randi Hjorthol, Liva Vågane og Åse Nossum

Transportøkonomisk institutt (TØI) har opphavsrett til hele rapporten og dens enkelte deler. Innholdet kan brukes som underlagsmateriale. Når rapporten siteres eller omtales, skal TØI oppgis som kilde med navn og rapportnummer. Rapporten kan ikke endres. Ved eventuell annen bruk må forhåndssamtykke fra TØI innhentes. For øvrig gjelder [åndsverklovens](#) bestemmelser.

ISSN 0808-1190

ISBN 978-82-480-0942-9 Papirversjon

ISBN 978-82-480-0943-6 Elektronisk versjon

Oslo, desember 2008

Tittel: Velferdsvirkninger av bilkostnader på barnefamiliers aktiviteter

Forfatter(e): Randi Hjorthol; Liva Vågane; Åse Nossum

TØI rapport 998/2008

Oslo, 2008-12

86 sider

ISBN 978-82-480-0942-9 Papirversjon

ISBN 978-82-480-0943-6 Elektronisk versjon

ISSN 0808-1190

Finansieringskilde:

Bisek (Vägverket, Vegdirektoratet, VINNOVA, Folksam, MOSK, BIL Sweden, MRF)

Prosjekt: 3317 Velferdsvirkninger av bilrelaterte skatter og avgifter på ulike barnefamiliers sosiale aktivitetsmønstre

Prosjektleder: Randi Hjorthol

Kvalitetsansvarlig: Jon Martin Denstadli

Emneord:

Ugifter til bil; barnefamilier; sosiale aktiviteter; velferdsvirkninger

Sammendrag:

Bilhold og reiser med bil har økt for barnefamilier fra 1992 til 2005. De fleste av foreldrenes reiser foregår med bil. Det samme gjør barnas fritidsreiser. Foreldre opplever en sterk forventning om at barn skal delta i organiserte fritidsaktiviteter. Det er et tegn på at familien er vellykket. Tilgang til bil betyr at det er få restriksjoner på hvilke aktiviteter barna kan velge. De færreste foreldre har god oversikt over bilkostnadene. I diskusjonen om økning i transportkostnader var det få som sa de ville kvitte seg med bilen. De ville heller: bytte bil for å redusere kostnader, gjøre færre og kortere reiser, redusere annet forbruk, flytte eller bytte jobb, men de ville ikke la det gå ut over barnas aktiviteter.

Title: Welfare impacts of car costs on the daily activities of families with children

Author(s): Randi Hjorthol; Liva Vågane; Åse Nossum

TØI report 998/2008

Oslo: 2008-12

86 pages

ISBN 978-82-480-0942-9 Paper version

ISBN 978-82-480-0943-6 Electronic version

ISSN 0808-1190

Financed by:

Bisek (Vägverket, Vegdirektoratet, VINNOVA, Folksam, MOSK, BIL Sweden, MRF)

Project: 3317 Welfare effects of taxes and pricing related to car ownership and use on social activity patterns for different families with children

Project manager: Randi Hjorthol

Quality manager: Jon Martin Denstadli

Key words:

Car costs; social activities; families with children; welfare effects

Summary:

In Norway, car ownership and travelling by car have increased for families with children from 1992 to 2005. The majority of parents' travelling is done by car, and the same is true of children's leisure activities. Parents feel that children should participate in organized leisure activities, also seen as a sign of the family's success. Access to the car means few restrictions on children's choice of leisure activities. Few parents have detailed knowledge about the car costs. In the discussion about the effects of increased car costs, few said they would dispose of the car. They would rather: change to a smaller or cheaper car, do fewer and shorter trips, reduce other type of consumption, but they would not let the children pay the price.

Language of report: Norwegian

Rapporten kan bestilles fra:
Transportøkonomisk institutt, Biblioteket
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo
Telefon 22 57 38 00 - www.toi.no

The report can be ordered from:
Institute of Transport Economics, The library
Gaustadalleen 21, NO 0349 Oslo, Norway
Telephone +47 22 57 38 00 - www.toi.no

Forord

Velferdsvirkninger av bilkostnader på barnefamiliers aktiviteter er sluttrapporten for prosjektet - Velferdsvirkninger av bilrelaterte skatter og avgifter på ulike barnefamiliers aktivitetsmønstre. Prosjektet er finansiert av BISEK, som er et flerårig samarbeid mellom vägverkene i Sverige og Norge, VINNOVA, Folksam, MOSK, BilSweden og MRF for finansiering av forskning om bilens sosiale og økonomiske betydning for hushold og individer i det moderne samfunn.

Rapporten er skrevet av Randi Hjorthol, Liva Vågane og Åse Nossum. Modellberegninger med utgangspunkt i den regionale persontransportmodellen er gjort av Christian Steinsland. Prosjektet har vært fulgt av en referansegruppe bestående av Charlie Magnusson, MRF (Motorbranchens RiksFörbund), Kjartan Sælensminde, Sosial- og helsedirektoratet, Ole Helmick Øen, NAF (Norges Automobil-Forbund) og Marika Kolbenstvedt, TØI. Vi takker for nyttige kommentarer underveis i prosjektet. Vi takker også Henrik Swahn, programleder for BISEK, for gode kommentarer til sluttrapporten.

Avdelingsleder Jon Martin Denstadli har gitt kommentarer og kvalitetssikret rapporten. Avdelingssekretær Tove Ekstrøm har hatt ansvar for den endelige utformingen.

Oslo, desember 2008
Transportøkonomisk institutt

Lasse Fridstrøm
instituttssjef

Jon Martin Denstadli
avdelingsleder

Innhold

Sammendrag

Summary

Innhold.....	1
1. Bakgrunn, teoretisk perspektiv og problemstilling	1
1.1 Bakgrunn.....	1
1.2 Teoretisk perspektiv.....	2
1.3 Innholdet i rapporten.....	4
2. Metodisk tilnærming og datagrunnlag	5
2.1 Metodisk tilnærming.....	5
2.2 Forbruksundersøkelser og nasjonale reisevaneundersøkelser	6
2.3 Gruppering av familiene etter tre dimensjoner	7
2.4 Fokusgrupper	9
3. Barns daglige aktiviteter	11
3.1 Ballett på Smestad og karate på Kjelsås	11
3.2 Bil vanligst på fritidsreisene	13
3.3 Store barn er mer selvstendige.....	15
4. Foreldrenes aktiviteter	21
4.1 Bilen er det vanligste transportmidlet.....	21
4.2 Reisetid og annen tidsbruk.....	23
4.3 Mange følgereiser	24
5. Bilens rolle i barnefamiliene	26
5.1 Utvikling av bilhold i barnefamilier	26
5.2 Store variasjoner i kollektivtilbudet.....	27
5.3 Bil er normen	29
5.4 Tidsknapphet, vane og planlegging	30
6. Transportkostnader.....	33
6.1 Transport utgjør nesten en femtedel av forbruket.....	33
6.2 Hva koster det å ha bil?.....	35
6.3 Godtgjørelse av utgifter	37
6.4 Kunnskap om kostnadene ved bilhold	38
7. Hva skjer hvis transportkostnadene øker?	41
7.1 Modellberegninger.....	41
7.2 Antagelser om tilpasning	44

8 Oppsummering og videre forskning	48
8.1 Høyt aktivitetsnivå i barnefamilier	48
8.2 Begrenset kunnskap om transportkostnadene	49
8.3 Hva skjer hvis transportkostnadene øker?	50
8.4 Refleksjoner over et liv uten bil.....	50
8.5 Videre forskning	51
Referanser.....	53
Vedlegg 1:	56

Sammendrag:

Velferdsvirkninger av bilkostnader på barnefamiliers aktiviteter

Foreldrene vil skjerme barnas fritidsaktiviteter dersom bilbruken må reduseres på grunn av økte kostnader. Bytte til billigere bil, reise kortere og sjeldnere, redusere annet forbruk, og til og med skifte jobb eller flytte, er tilpasninger som foreldrene kan tenke seg i stedet. Resultatene baserer seg på data fra de nasjonale reisevaneundersøkelsene og fokusgrupper i Oslo, Fredrikstad og Elverum.

De velferdsmessige aspektene ved kostnader knyttet til barnefamiliens bilhold og bilbruk har tidligere fått liten oppmerksomhet. Når det gjelder forskjellige barnefamiliers tilpasning, er kunnskapen nesten fraværende.

Våre spørsmål i dette prosjektet har derfor vært:

- Hvilken velferdsmessig betydning har økonomiske variasjoner i kostnader knyttet til bilhold og bilbruk for barnefamilier med ulik inntekt og bosted?
- Er det slik at enkelte grupper av barnefamilier får redusert sine sosiale aktiviteter fordi transportkostnadene blir for høye?
- Hva slags aktiviteter er det i så fall snakk om, og er det særlig barna som rammes? Hvilke aldersgrupper av barn er mest utsatt?

Med basis i de norske nasjonale reisevaneundersøkelsene og til sammen fem fokusgrupper i Oslo, Fredrikstad og Elverum har vi forsøkt å belyse og gi svar på disse spørsmålene.

Transport og velferd

Dagliglivets aktiviteter og reiser kan betraktes i et velferdsperspektiv, der transport er et hjelpemiddel for å tilfredsstille behov på ulike velferdsarenaer. For å kople velferd, sosiale aktiviteter og bilbruk/mobilitet har vi tatt utgangspunkt i Erik Allardts velferdsterminologi. Allardts velferdsaspekter – *att ha, att älska, att vara* – kan knyttes til reisenes formål. I Allardts nordiske undersøkelse er inntekt, boligstandard, sysselsetting, helse og utdanning klassifisert under det *å ha*. Naboskapsrelasjoner, familiefellesskap og vennskapsforbindelser, menneskelig samhandling tilhører dimensjonen *å elske*. Fritidssysler, anseelse, uerstattelighet og politiske ressurser er knyttet til dimensjonen *å være*. Disse komponentene er dels verdier i seg selv og dels ressurser. De er viktige både som resultat og som innsatsfaktorer. Sysselsetting, det å ha et arbeid, gir inntekt, samtidig som det for mange er et viktig aspekt ved selvrealisering. Det betyr for eksempel at ulike sider ved lønnsarbeid kan plasseres under både det *å ha* og det *å være*.

Knytter vi transportbehovet og bilbruken til denne måten å betrakte velferd på, vil transport og transportressurser være hjelpemidler til å tilfredsstille behovene på disse tre velferdsområdene. Tilgang til transportressurser er med på å betinge mulighetene for deltakelse på de ulike velferdsarenaene, og reisevirksomheten blir grove indikatorer på deltakelsen. Helt forenklet kan man si at innkjøpsreiser og arbeidsreiser er indikatorer på *å ha*, besøks- og omsorgsreiser et uttrykk for samhandling (*å elske*), mens fritidsreiser av ulike slag knyttes til *å være*. Barnas fritidsreiser, som er høyt prioritert i barnefamiliene, er knyttet til dimensjonene ”å være” og ”å elske”.

Ballett på Smestad og karate på Kjelsås

En stor majoritet av norske barn i alderen 6-12 år deltar i en eller annen form for organisert fritidsaktivitet. Fotball er det mest populære. Det gjelder både for jenter og gutter, og det er liten forskjell mellom bygd og by. Det er trening flere ganger i uka og regelmessige fotballkamper på alle alderstrinn. I de fleste tilfellene, særlig for de yngre barna, må foreldrene hjelpe til med følging og henting, og mange følger entusiastisk opp – ikke bare av plikt: ”*Vi er en foreldregruppe som er ivrige og det blir mange bortekamper, Vil heller se på dem enn på EM på TV*” (far på Elverum).

Men det er ikke bare fotball som gjelder. Det er vanlig at barna prøver ut flere typer aktiviteter før de finner den eller de som de liker best. Og det kan være alt fra ”*ballett på Smestad til karate på Kjelsås*”, som en mor i Oslo fortalte.

En aktiv familie er en vellykket familie

For de fleste familier er det snakk om hva som er mulig innenfor eksisterende tidsrammer og med de transportressursene som er tilgjengelig. De fleste vil gjerne at barna selv skal få bestemme hvilke aktiviteter de skal delta i, nesten uansett hvor de er lokalisert. ”*Hvis datteren min vil på ballettskole, og det ikke fins tilbud i nærheten, må vi vurdere å la dem gå et annet sted. Det mener jeg*” (far i Oslo).

”*Vi er av den oppfatningen at vi lar datteren vår og etter hvert sønnen, prøve mest mulig og finne ut det hun liker, hun får valget og kan drive med et par ting*” (far i Elverum).

Foreldrene vil at barna skal delta i ”meningsfulle” aktiviteter på samme måte som de voksne.”*..den aller yngste har vi egentlig bare kastet ut på en aktivitet. Kan du ikke vær så snill å begynne på noe... han var litt for hjemmekjær*” (mor i Fredrikstad). ”*Med datteren min var det ballett fra hun var fire. Det var liksom sånn - hun må jo være med på noe*” (mor i Oslo).

Diskusjonene og utsagnene fra fokusgruppene viser at det er en sterk norm om at barna skal ha mulighet til å delta i en eller annen form for organisert aktivitet, nesten uansett hvor den foregår. Det er også et aspekt ved det å være en ”god” mor eller far å sørge for slik deltakelse.

Bilen er normen

En stor majoritet av foreldrene mente at bilen var nødvendig for å klare hverdagen med barn. Sitatet under illustrerer at dette kan betraktes som en ”allmenn sannhet”, som det ikke settes spørsmålsteget ved. *”Foreløpig har jeg ikke behov. Men jeg ser jo at når barna blir så store at de begynner med håndball eller fotball, så må jeg ha bil. Men det handler om økonomi og miljø. Men først og fremst er det fordi jeg ikke trenger det (nå). Det går fint uten”* (mor i Oslo uten bil).

Uttalelsen viser hvor dypt forankret oppfatningen om at bil er nødvendig, dersom man har barn, sitter. Denne moren har bosatt seg sentralt i Oslo for å slippe å være avhengig av bil.

En annen mor sier - *”Det jeg synes ville vært veldig trist uten bil, var at ungene ikke hadde blitt fulgt opp, for når du er tenåring og vokser litt til, viktig at du har foreldre som følger opp i stedet for å bare sende tolvåringen med buss til byen, fordi jeg ikke rekker å bli med den bussen til byen”* (mor i Fredrikstad). Å følge barn til aktivitetene oppfattes klart som en del av det å være ”en god mor eller far”. Selv en tolvåring, som i dette tilfellet, kjøres til fritidsaktiviteten.

Men barn bruker også sykkelen. I enkelte familier er foreldre bevisste på at barna skal klare transporten selv. *”Hjemme har det vært sånn at er det innen sykkelrekkevidde, så sykler de selv. Hvis ikke får de leke hjemme i gården, det har vi vært harde på. Bare for at de ikke skal bli bortskjemte med kjøring”* (far i Fredrikstad).

I spredtbygde områder er problemet at det ikke er tilrettelagt for sykling. Man slipper ikke ut barn og unge på trafikkerte veier som mangler gangvei eller sykkelsti. *”Jeg som bor på landet. Der er det ikke utbygd sykkelvei. De kan verken gå eller sykle til skolen. Det er et minus. De kjøres for det meste, og av og til tar de buss”* (far i Fredrikstad).

Bilen – en stor forbrukspost, men begrenset kunnskap om kostnadene

Transportkostnader utgjør nesten en femtedel av husholdningenes forbruk. Til sammenlikning utgjør utgifter til mat og drikke ca 11 prosent og bolig, lys og brensel til sammen 25 prosent.

Alle vet at det er dyrt å ha og bruke bil, men fordi bilen anses nødvendig, gir mange uttrykk for at de helst ikke vil vite hvor mye bilen koster. Den første reaksjonen er ofte slik; *”Jeg vil ikke vite hva det koster. Det koster nok mer enn man tror”* (mor i Oslo). *”... det regnestykket har jeg ikke tatt, helt bevisst, vil ikke vite det. Bare ser regningen kommer og så rister jeg på hodet og smiler litt pent for meg selv og later som det er moro å betale den”* (far i Fredrikstad).

Noen er engstelige for at de skal finne ut at de egentlig ikke har råd til å ha bil. *”Tror de fleste er sånn at det man ikke ser tenker man ikke så mye over. Hvis jeg begynner å regne på det, kommer jeg til å selge den, finner ut at jeg har jo ikke råd. Men med alt annet så synes det ikke så godt”* (mor i Elverum) *”Jeg tør ikke regne på det. Er livredd for å finne ut hva det koster, hadde fått litt vondt i selvbildet”* (far i Elverum).

Hvor god oversikt man har over de totale kostnadene til bilhold varierer. Det er få som har fullstendig oversikt. Det er flere som har omtrentlig peiling på hva de bruker på bensin; hva en full tank koster, eller hvor mye drivstoff de bruker på en måned. De har også noe kunnskap om andre komponenter som forsikring, uten at de nødvendigvis har summert kostnadene.

Årsavgift og engangsavgift på nye biler oppfattes ikke som den viktigste kostnaden, men mange mener at avgiftene hindrer overgang til mer miljøvennlige biler med lavere utslipp.

Hva skjer hvis transportkostnadene øker?

Modellberegninger viser at en økning i drivstoffprisene fører til mindre reduksjon i antall bilturer for barnefamilier generelt sammenliknet med andre husholdningstyper, selv om forskjellene er små. Det er handle- og servicereisene med bil som er mest prisfølsomme, men utslagene er små.

På samme måte som for drivstoff, fører en økning i bompengesatsene til en beskjeden reduksjon i antall bilturer og en økning i antall kollektivreiser og gang- og sykkelreiser. Effektene ved økte bompenge er mindre enn ved en økning i drivstoffprisene, og det er små forskjeller mellom husholdningstyper og reiseformål.

Det må store endringer til for at det skal gjøre utslag. At man venner seg til små, gradvise endringer i drivstoffprisen bekreftes av fokusgruppedeltakerne. *”Jeg orker ikke å tenke på det, men klart at hvis prisen går fra 13 og opp til 30, så hadde du fått helt sjokk. Men det går gradvis og da blir det til at du gidder bare ikke å bruke tiden på det”* (mor i Fredrikstad).

For å redusere drivstoffutgiftene er det flere løsninger som ikke påvirker familiens aktivitets- og reise-mønster. Det ene er å velge en bil med lavere drivstofforbruk, enten en mindre bil, eller en bil som går på miljøvennlig drivstoff. En annen måte er å la bilen stå på korte turer og kanskje gjøre innkjøp nærmere hjemmet.

Er bilen så viktig at den prioriteres foran annet forbruk og andre aktiviteter? Dette er det ikke enighet om. Noen mener bilen er viktigere enn mye annet, mens andre ser muligheter til å kutte bilkjøring for å få råd til annet forbruk.

Det er stor enighet om at eventuelle kutt i bilkjøring ikke skal gå utover barnas aktiviteter. Barna skal skjermes. Det er heller andre steder man kutter, som ferier eller foreldrenes aktiviteter. *”Dette er et problem som hører til voksenverden som barna ikke skal ha noe forhold til foreløpig”* (far i Fredrikstad).

Videre forskning

Både de statistiske analysene og resultatene fra fokusgruppene viser at bilen er innvevd i barnefamiliens hverdagsliv både når det gjelder de voksnes og barnas aktiviteter. Den brukes særlig i forbindelse med barnas fritidsaktiviteter, der det på grunn av både aktivitetens lokalisering og tidspunkter ofte er behov for bil. Ved eventuelle kostnadsøkninger knyttet til bilhold og bilbruk er foreldrene derfor

særlig opptatt av at reduksjoner i bilbruken ikke må gå ut over barna og deres gjøremål.

Denne undersøkelsen er en av de første som har tatt for seg forholdet mellom kostnader knyttet til transport og barnefamiliens aktiviteter. Det statistiske grunnlaget er de nasjonale reisevaneundersøkelsene, som har gitt nyttig bakgrunnsinformasjon. Fokusgruppene avdekket flere interessante fenomener og relasjoner mellom dem; vektlegging av barnas valgfrihet mht fritidsaktiviteter, normene knyttet til foreldreskap og familieliv når det gjelder barnas aktivitetsnivå, oppfatning av kostnadene knyttet til bilhold/bilbruk og kunnskapsnivå om disse, strategier i dagliglivet når det gjelder grad av planlegging av gjøremål og aktiviteter og forholdet til den samfunnsmessige organiseringen av aktiviteter, for å nevne noen.

Dette er kunnskap som danner et godt grunnlag for å gå videre med kvantitative studier for å undersøke hvilke strategier barnefamilier legger for sine hverdagsliv, både når det gjelder aktiviteter og økonomiske tilpasninger. I en slik studie er det viktig å få fram de normative føringene som barnefamiliene agerer i forhold til, samt den strukturelle konteksten, i form av tids- og stedsmessige betingelse for handling. Det vil være interessant å få respondentene til å konkretisere både hvilke kostnadsgrenser de har for sitt forbruk, og en sterkere prioritering mellom aktiviteter enn hva vi har fått fram i denne undersøkelsen. Likeledes vil vi med et stort utvalg bedre kunne få fram forskjeller mellom inntekts- og bostedsgrupper enn hva som har vært mulig med fem fokusgrupper.

Undersøkelsen som er dokumentert i denne rapporten er basert på data fra Norge. For å få et bredere grunnlag for konklusjonene, ville det også være en fordel å gjennomføre en tilsvarende studie også i andre land.

Summary:

Welfare impacts of car costs on the daily activities of families with children

The welfare effects of car costs on the everyday activities of families with children have attracted little attention. Not much is known about the adjustments that families make in their daily lives or about how they plan activities. The questions addressed in this project are:

- What impacts do variations in car costs have on families in different income brackets and styles of living?
- Which families and which activities will be most affected by increased car costs?

We have tried to answer these questions based on data from national Norwegian Travel Surveys (1992 and 2005) and from five focus groups in three different areas -- Oslo (large city), Fredrikstad (middle-sized town) and Elverum (small town).

Transport and welfare

Daily living and travelling can be seen in a welfare perspective, with transport from one place to another regarded as a tool that satisfies needs in different welfare arenas. In combining welfare, social activities and car use/mobility, we use the terminology of Erik Allardt, whose welfare concepts – “having, loving and being” -- can be related to the purpose of the trip. For “having”, in relation to income, education, employment, etc., we make the connection with commuting and shopping trips; for “loving”, in relation to friendship and social relations, with trips related to visits; and for “being”, in relation to leisure activities, personal development and self-realization, with leisure trips. Access to transport resources contributes to the satisfying of needs in these three welfare arenas and travel activity is an indication of participation in the arenas. In families, children’s leisure activities and related trips are given high priority and belong within the two welfare dimensions “having” and “loving”.

Ballet at Smestad and karate at Kjelsås

A large majority of Norwegian children in the age group 6-12 years take part in some sort of organized leisure activity. Football is the most popular among both girls and boys and in urban and rural areas. There is training several times a week and regular matches for every age level. In most cases, parents transport their

children and many enthusiastic supporters, but especially the younger children. It is not a duty: “We are a group of enthusiastic parents and there are a lot of away matches ... We would rather watch them than the European Cup on television” (father from Elverum).

It is not just football that counts. It is not unusual for the children to test out several different activities before they settle on what they like best (often two or three leisure activities), and this can be anything from “ballet at Smestad to karate at Kjelsås”, as a mother in Oslo has stated.

An active family is a successful family

The activities of most families are limited by the time it takes to get to the venue and by available transport resources. Most parents want their children to decide for themselves which activities to take part in, almost independently of where they take place. “If my daughter wants to go to a ballet school, and there is no school in the vicinity, we have to find a place somewhere else. That is what I think” (father in Oslo). “Our opinion is that it is of value to let our daughter and later our son try as many activities as possible to find out what they like, and then for them to choose a couple to take part in” (father in Elverum).

Parents want their children to participate in “meaningful” activities in the same way as grown-ups do. “... the youngest boy – we have actually thrown him into an activity. Can’t you start with something – please – he was a homebody” (mother in Fredrikstad). “With my daughter it was ballet from four years of age. That’s the way – she had to participate in something” (mother in Oslo).

Discussions and statements from focus groups indicate the strong norm that children should participate in organized leisure activities, regardless of the effort involved in getting there. It is an aspect of being a good mother or father to see to this type of activity. It is also satisfying for the family.

The car is the norm

A large majority of parents claim that a car is a necessity for managing the everyday lives of their children. One mother puts it this way: “For the time being I don’t have the need (for a car). But I can see that when the children start with handball or football, I will have to have a car. It’s also about economy and environment. But first of all because I don’t need one (now). I manage all right without” (lonely mother in Oslo without a car).

The statement reflects the deeply rooted opinion that a car is needed if there are children in the family. This mother lived centrally in the city to avoid being dependent on a car.

Another mother says: “I think it would have been very sad not to have had the possibility to support the children without a car. As a young teenager (12 years) I think parents should drive them instead of sending them by bus” (mother in Fredrikstad).

In some families, the parents want their children to cycle and to get to their activities themselves. “In our house we say that if you can get there by bike, then

the bike is what you use. Otherwise you have to play in the garden. We have insisted on this, so they are not spoiled by being taken by car” (father in Fredrikstad).

In sparsely populated areas, the problem is a lack of cycle lanes. Parents are reluctant to let their children out onto the roads without regulated pavements and/or cycle pathways.

The car: a significant item on the budget, but limited knowledge about the costs

Transport costs constitute about one-fifth of the total consumption budget of households; in perspective, food and drink about 11 percent and housing about 25 percent.

Everybody knows that it is expensive to own a car(s), but because it feels necessary (only 3 percent of families in Norway do not have a car) many parents give the impression that they would rather not know what it really costs. A not unusual reaction on the question of car costs is: “I don’t want to know what it costs. It probably costs more than I think” (mother in Oslo). “... quite consciously I haven’t done that calculation. I only see the bills arrive, shake my head, smile a little and pretend it is fun to pay” (father in Fredrikstad).

Some are worried about finding out that they don’t have the means to run a car. “Most of us believe that what you don’t see you don’t think about. If I began to calculate, perhaps I would find out that I could not afford the car and have to sell it. But, like a lot of other things, the costs don’t show that much” (mother in Elverum).

Very few parents have a full picture of the costs of car ownership. Most have an idea of the approximate fuel costs – at least of what it costs to fill up the fuel tank or how much fuel they use per month. They might also have an idea about some of the other costs, such as insurance and maintenance, but not of all the costs. Annual tax and other taxes are not perceived as very important, but many believe that taxes prevent a change to more environmentally friendly cars.

What happens if car costs increase?

Our calculations based on the Norwegian passenger transport model show that an increase in fuel prices will have only a minor effect on the total number of trips of families with children. Compared to other households, the reduction is smaller. The increase has most effect on shopping and service trips.

Just like an increase in fuel prices, any increase in road tolls, for example the toll cordon (in Oslo), has only a minor effect on the car use of families with children on any trip.

An increase has to be significant (and large) if it is to affect people’s travel patterns. It is easier to habituate to small changes: “I don’t want to think about it. If the price changed from kr 13 to kr 30 I would be shocked, but when it changes gradually you don’t waste time thinking about it” (mother in Fredrikstad).

Reduced fuel costs need not necessarily affect a family's activities and travel patterns. Adjustments can be made, such as a smaller car or a car with less emission, bicycling on shorter trips, doing the shopping in the local vicinity or using public transport. The parents also discussed adjustments such as changing their job or where they lived.

Parents could not agree on how important the car was compared to other types of consumption. However, they all agreed that a reduction in car use as a consequence of increased costs should not have any detrimental effect on their children or their activities.

Further research

Both the statistical analysis and the results from the focus groups show that the car is part and parcel of the everyday lives of families with children. This study is one of a few addressing the relationship between transport costs and the activities of families with children. The statistical basis is national travel surveys carried out for other purposes, but providing a good backdrop for our study. However, they lack data on people's attitudes and on the strategies people choose in their everyday lives.

The focus groups have revealed several interesting phenomena and the relations between them. They emphasize, for example, the children's freedom of choice of leisure activities independently of location; the norms related to parenthood and family life at a child's activity level; a knowledge of car costs; strategies in everyday life regarding planning of activities and relation to the social organization of activities, to mention but a few.

This knowledge can be used as the basis for quantitative surveys of everyday strategies in families -- their activities and balancing of finances economically. A quantitative study has to focus on the normative conditions and structural context for the actions and behaviour of families. It would be interesting to get respondents to concretize the limits they put on themselves in relation to consumption in the area of transport and to list their priorities in terms of activities. In addition, with a large sample there is the possibility to differentiate better between families in different income groups and from different areas than in this study.

The study documented in this report is based on data from Norway. A more solid basis for the conclusions would be a corresponding study done in other countries.

1. Bakgrunn, teoretisk perspektiv og problemstilling

1.1 Bakgrunn

Barnefamiliers avhengighet av bil har tidligere fått en viss oppmerksomhet (Godskesen 2002, Tillberg 2001, Jensen 2001, Hjorthol 2002), men omfanget av denne forskningen er relativt beskjeden. Forskning om hverdagsliv og barnefamilier knyttes ofte til aspekter ved tid og tidsknapphet (Gershuny 2000, Ellingsæter 2004, Phipps et al 2001) fordi barnefamilier har et komplisert hverdagsliv i dagens samfunn. Det har blitt sammenliknet med et sysselsettingssystem, der man både er avhengig av ytre samfunnsmessige betingelsene, f.eks. tidsorganiseringen, og en intern fordeling av arbeidsoppgaver mellom familiemedlemmene (Wadel 1983). Opplevelse av travelhet og tidspress brukes derfor ofte som begrunnelse for å bruke bil i barnefamiliers dagligliv (Jensen 2001, Hjorthol et al 2005, Hjorthol et al 2006, Hjorthol et al 1990).

Enkelte forskere hevder at mennesker av i dag viser sin status i form av mangel på tid, i forhold til tidligere da den frie tiden ga status (Gershuny 2000). Tidspress blir det "normale" rammeverket for det sosiale liv. Ellingsæter (2004) mener at den moderne familiens *tidskrise* kan forstås som en "samtidsmyte". En samtidsmyte er en type kollektive forestillinger om samfunnsmessige fenomener som ikke nødvendigvis er empirisk begrunnet, men som hjelper til å forklare og legitimere handlinger. Ellingsæter spør om ikke mye av det som oppfattes som tidspress like gjerne dreier seg om forventningspress, om å fylle dagen med meningsfulle aktiviteter. Et analogt begrep er "strukturelle fortellinger" (Freudentahl-Pedersen et al 2002). Strukturelle fortellinger defineres som ideer og fortellinger som oppfattes som allment aksepterte sannheter. Konkret er begrepet brukt for å begrunne transportvalg, for eksempel kjøp og bruk av bil. *Det er umulig å klare seg uten bil i dagens samfunn* – er et eksempel på en slik strukturell fortelling.

Både samtidsmyster og strukturelle fortellinger viser til fenomener som på sett og vis er utenfor ens kontroll – slik er det bare. Slike "fortellinger" om samfunnet gir sosialt konstruerte forklaringer på sosiale sammenhenger, samtidig som de legitimerer de valgene som tas og handlingene som gjøres.

Thrift (1996) hevder at den subjektive oppfatningen av *tid* endres når fartsmulighetene øker. Når de fleste i et samfunn har tilgang til bil, vil tiden også kunne inneholde flere aktiviteter – og dermed vil tiden "kreve" mer innhold. Ikke bare tiden, men oppfatningen av avstand vil også kunne endres med endrete hastighetsmuligheter. Når de motoriserte transportmidlene, og først og fremst bilen, blir tilgjengelig for alle, vil avstandene kunne oppfattes kortere og mindre belastende. Hastighet, representert i hverdagslivet ved bilen, kan endre oppfatningen av både tid og rom. I tillegg kommer hastighet i

informasjonsoverføring, både gjennom (mobil)telefon og annen informasjons- og kommunikasjonsteknologi. Tilgjengeligheten øker og forutsetningen om synkronitet og tilstedeværelse avtar. Det tar kort tid å endre avtaler, og en hypotese er at "mobilitetspresset" øker med økt tilgang på transport- og kommunikasjonsmidler. Det blir nærmest et krav om å være tilgjengelig og bevegelig til enhver tid. Dette gjelder også i barnefamiliene. Barn deltar i stadig større grad i organiserte aktiviteter, og mange av disse aktivitetene er lokalisert utenfor lokalmiljøet (Fyhri og Hjorthol 2006).

For svært mange oppfattes bilen derfor nærmest som en nødvendighet innenfor en slik måte å oppfatte tid og tidsbruk på (Hjorthol et al 2006). Spørsmålet blir da hvordan bilrelaterte kostnader virker inn på ulike barnefamiliers daglige gjøremål og velferd.

De velferdsmessige aspektene ved barnefamilienes bilhold og bilbruk, og relaterte kostnader har tidligere fått liten oppmerksomhet. Gjennomgangen som Vagland og Pyddoke (2006) gjorde, viste at det er lite kunnskap om hvordan ulike husholdninger tilpasser seg økte transportkostnader. Når det gjelder forskjellige barnefamiliers tilpasning, er kunnskapen nesten fraværende.

Våre spørsmål i dette prosjektet er derfor:

- Hvilken betydning har økonomiske variasjoner i kostnader knyttet til bilhold og bilbruk for barnefamilier med ulik inntekt og bosted med hensyn til deres sosiale aktiviteter og velferd?
- Er det slik at enkelte grupper av barnefamilier får redusert sine sosiale aktiviteter fordi transportkostnadene blir for høye?
- Hva slags aktiviteter er det i så fall snakk om og er det særlig barna som rammes? Hvilke aldersgrupper av barn er mest utsatt?

1.2 Teoretisk perspektiv

Hvordan kan transportens velferdsmessige betydning forstås innenfor en hverdagslivsramme? I og med at transport i liten grad er et mål i seg selv, men i all hovedsak et hjelpemiddel for å oppnå andre mål eller tilfredsstillende andre behov, er det viktig å plassere transport i en samfunnsmessig kontekst, der man viser hvilke mål som skal oppnås med transport eller behov som krever transport for å tilfredsstilles. I levekårsterminologien heter det at ressurser kan settes inn på arenaer (f eks utdanning, arbeidsmarked etc) og gi avkastning i form av levekårskomponenter som inntekt, arbeidserfaring etc. Dette kan igjen øke vedkommendes velferdsnivå eller skape en mer rettferdig fordeling av samfunnsmessige goder ved en målrettet bruk av samfunnsmessige ressurser.

Den finske sosiologen Erik Allardt (1975) definerer velferd ut fra tilfredsstillelsen av behov knyttet til:

- å ha
- å elske
- å være

For å kople velferd, sosiale aktiviteter og bilbruk/mobilitet vil vi ta utgangspunkt i Erik Allardts velferdsterminologi. Allardts velferdsaspekter – *att ha, att älska, att vara* – kan knyttes til reisenens formål. I Allardts nordiske undersøkelse er inntekt, boligstandard, sysselsetting, helse og utdanning klassifisert under det *å ha*.

Naboskapsrelasjoner, familiefellesskap og vennskapsforbindelser, menneskelig samhandling tilhører dimensjonen *å elske*. Fritidssysler, anseelse, uerstattelighet og politiske ressurser er knyttet til dimensjonen *å være*. Disse komponentene er dels verdier i seg selv og dels ressurser. De er viktige både som resultat og som innsatsfaktorer. Sysselsetting, det å ha et arbeid, gir inntekt, samtidig som det for mange er et viktig aspekt ved selvrealisering. Det betyr for eksempel at ulike sider ved lønnsarbeid kan plasseres under både det *å ha* og det *å være*.

Vennskapsforbindelser kan også ha sitt utgangspunkt i arbeidsplassen, men selve arbeidsinstitusjonen er knyttet til å ha og å være.

Knytter vi transportbehovet og bilbruken til denne måten å betrakte velferd på, vil transport og transportressurser være hjelpemidler til å tilfredsstillere behovene på disse tre velferdsområdene. Tilgang til transportressurser er med på å betinge mulighetene for deltakelse på de ulike velferdsarenaene, og reisevirksomheten blir grove indikatorer på deltakelsen. Helt forenklet kan man si at innkjøpsreiser og arbeidsreiser er indikatorer på *å ha*, besøks- og omsorgsreiser et uttrykk for samhandling (*å elske*), mens fritidsreiser av ulike slag knyttes til *å være*.

Analysen av de velferdsmessige virkningene knyttes til denne kategoriseringen.

Det er helt klart at forskjellige sosiale grupper i samfunnet vil ha ulike mengder av Allardts tre velferdsgoder. Dette vil kunne gjenspeile seg i deres aktivitetsmønster og reisevirksomhet. Reiser kan betraktes som en indikator på behovstilfredsstillelse, men reisevirksomhet er en vanskelig indikator. Den er ikke slik som andre levekårskomponenter, som for eksempel utdanning og inntekt, som det er bra å ha mye av. Å måtte reise langt for å komme på jobb er ingen fordel, samtidig som det å ikke kunne ta jobb fordi man ikke har mulighet til å reise så langt, er enda verre. Å spasere til venner og kjente er antakelig bedre enn å måtte sette seg i bilen for å reise på besøk. Hovedsaken er imidlertid *muligheten* for å tilfredsstillere dette sosiale behovet. Transportressurser, private og kollektive/offentlige, vil derfor være svært viktige for å kunne tilfredsstillere transportbehovet. I dagens samfunn er forflytning og transport i stor utstrekning nødvendig for deltakelse på de forskjellige velferdsområdene som utdanning, arbeid, sosial samvær, fritidsaktiviteter etc.

Mangel på transportmuligheter er en av flere dimensjoner som kan føre til sosial utelukkelse (*social exclusion*). Den mobilitets-relaterte utelukkelsen innebærer at man blir forhindret fra å delta i økonomisk, politisk og sosialt liv i (lokal)samfunnet fordi redusert tilgang til servicemuligheter, tjenester og sosialt nettverk helt eller delvis skyldes utilstrekkelig mobilitetsevne i et samfunn og omgivelser som forutsetter høy mobilitet (Kenyon et al 2002). Dette kan henge sammen med at aktivitetsrommet (*activity space*), dvs. de deler av omgivelsene man bruker til daglige aktiviteter, blir mindre. Rekkevidden reduseres og det er steder man er ekskludert fra å besøke (Schönfelder & Axhausen 2003). I vår sammenheng er det interessant å undersøke i hvilken grad begrensninger i tilgang på eller bruk av bil skaper utelukkelse som rammer barna og deres muligheter for sosial kontakt og deltakelse i fritidsaktiviteter.

De økonomiske virkemidlene – skatter og avgifter i vid betydning – vil særlig ses ut fra to perspektiver, som vi antar vil ha betydning for hvordan de virker på ulike befolkningsgrupper:

- De rene kostnadene (bilpriser, bensinpriser, årsavgifter, forsikringer, bompenger/rushtidsavgifter mv.) og betydningen disse har i de ulike familienes budsjetter.
- Synligheten av kostnadene – hvor mye oppmerksomhet kostnadene (skattene, avgiftene) har fått, hva betyr dette for hvordan de oppfattes og inkluderes i familiebudsjettene?

1. 3 Innholdet i rapporten

I kapittel to presenteres den metodiske tilnærmingen og datagrunnlaget som brukes i analysene. Kapittel tre inneholder analyser om barnas daglige aktiviteter, både for de yngste som er avhengige av foreldrenes innsats og de litt eldre barna og ungdommene. Hvilken rolle bilen spiller for barnas aktiviteter, er sentralt i dette kapitlet. Kapittel fire tar for seg foreldrenes aktiviteter og de transportmessige tilpasninger og begrensninger de foretar seg i sitt hverdagsliv. I kapittel fem presenteres data og diskusjon om bilens rolle i barnefamilier mer i detalj. I dette kapitlet ser vi også på utviklingen av bilbruk over tid, hvordan familiene organiserer sin bilbruk og betydningen av andre transportmåter. I kapittel seks tar vi for oss familienes transportkostnader, hvilket omfang de har, hva det koster å ha bil, kunnskap om dette og hva slags oppfatning foreldrene har om kostnadsnivået. I kapittel sju drøfter vi hva som skjer dersom transportkostnadene øker, hvilke muligheter de ulike familiene ser for seg i et hverdagsliv der bilbruken må reduseres. Hvilke velferdsmessige virkninger vil dette ha for familier med forskjellig ressursbakgrunn og bostedsforhold. I kapittel 8 oppsummerer vi funnene i de foregående kapitlene og diskuterer hvilke konsekvenser store restriksjoner på bil vil kunne ha for barnefamilier på forskjellige bosteder. Helt avslutningsvis i kapitlet presenterer vi fokusgruppedeltakernes refleksjoner om hvordan en tilværelse uten bil vil kunne arte seg.

2. Metodisk tilnærming og datagrunnlag

2.1 Metodisk tilnærming

Prosjektet består av to metodiske hoveddeler, en kvantitativ oversiktsanalyse og en kvalitativ dybdeundersøkelse:

1. Oversiktsanalyse

Oversiktsanalysen fungerer både som et bakteppe for den kvalitative delen av prosjektet og gir en god statistisk oversikt over variasjoner i ulike barnefamiliers aktiviteter og reisemønstre. Analyse av aktivitetsmønstre og bruk av bil ved hjelp av eksisterende norske reisevaneundersøkelser (RVU) blant barnefamilier etter inntekt og bosted i 1992 og hovedsakelig fra 2005, gir en oversikt over bilhold og bilbruk samt utvikling over tid. Hensikten er å få fram familiegrupper med forskjellige mobilitetsmønstre, for å undersøke bilbruk/bilavhengighet i forhold til ulike økonomiske og bostedsmessige betingelser.

Data fra RVU suppleres med data fra Statistisk sentralbyrås forbruksundersøkelser fra samme tidsrom for å se på bilkostnadenes andel av det totale forbruk for ulike barnefamilier.

Denne delen av prosjektet finnes i sin helhet som vedlegg I. Enkelte av resultatene er også presentert i de enkelte kapitlene.

Modellberegningene som er presentert i kapittel 7 er også basert på data fra de nasjonale reisevaneundersøkelsene, og er gjort med utgangspunkt i den norske regionale persontransportmodellen.

2. Fokusgrupper

Analysene av reisevaneundersøkelsene er brukt til å etablere fokusgrupper. Av ressursmessige hensyn kan fokusgruppene i denne studien ikke dekke alle de statistiske grupperingene. I fokusgruppene har det foregått en diskusjon av kostnads-, pris- og skatteelementers betydning for mobilitet, sosiale aktiviteter og av egen velferd. Hvilke aktiviteter er det som reduseres eller eventuelt faller bort når de økonomiske forutsetningene endres? Her har vi trukket inn forhold som innkjøpspris av bil, bensinpris, parkeringskostnader, bompenger etc. Hvilke endringer i aktivitetsmønstre og eventuell tilpasninger må familiene gjøre når disse økonomiske elementene endres? Dette er spørsmål som er tatt opp til diskusjon i de forskjellige fokusgruppene.

Resultatene fra del en og del to brukes som grunnlag for analysene og diskusjonene i de følgende kapitlene.

2.2 Forbruksundersøkelser og nasjonale reisevaneundersøkelser

Forbruksundersøkelsene fra Statistisk sentralbyrå gir informasjon om hvor mye ulike typer av barnefamilier (etter barns alder og inntektsgrupper) bruker på transport. Denne statistikken er gruppert i kjøp av egne transportmidler, drift og vedlikehold av transportmidler og kjøp av transporttjenester (med undergrupper for hver av hovedkategoriene) (SSB 2005). Forbruksundersøkelsene er gruppert slik at vi ikke kan operere med mer enn to bakgrunnsvariabler for hver analyse¹. Det betyr at vi ikke kan lage så detaljerte grupper som vi kan med reisevaneundersøkelsen. I analysene og beskrivelsene som presenteres i de videre kapitlene, vil opplysninger fra forbruksundersøkelsen derfor bli brukt mer generelt enn data fra reisevaneundersøkelsen.

Vi bruker tall fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen fra 2005 for å studere ulike barnefamiliers reisemønster. Dette datamaterialet gir ikke grunnlag for å analysere reisevanene til *barnefamilien* samlet, men vi bruker voksne som bor sammen med barn under 18 år som representanter for disse barnefamiliene.² Reisemønsteret henger også sammen med yrkesaktivitet, bosted, tilgang til transportmidler, kjønn og andre personlige egenskaper, ikke bare familiestatus. Ved å sammenligne med reisevaneundersøkelsen fra 1992 kan vi få et lite innblikk i hvordan situasjonen eventuelt har endret seg de siste 15 år. I tillegg til å analysere reisene til foreldrene, skal vi også studere reisene til barn og unge i alderen 13-17 år.

De nasjonale reisevaneundersøkelsene er bygd opp over en felles mal, slik at de i hovedsak er direkte sammenliknbare. Spørreskjemaene som ble benyttet kan deles inn i tre hoveddeler:

En gruppe av spørsmål dreier seg om bakgrunnsopplysninger om intervjupersonen og hans/hennes husholdning; sosiodemografiske opplysninger, transportressurser og spørsmål knyttet til bostedets kjennetegn, slik som avstand og tilgang til kollektive transportmidler mv.

Den andre hovedgruppen av spørsmål er knyttet til gårldagens aktiviteter og reiser. Disse er kartlagt ved at alle reiser den intervjuete gjorde foregående dag beskrives i en reisedagbok. Antall reiser, hvor og når reisene startet og sluttet, formålet med reisene, hvilke transportmidler som ble brukt og hvor lang tid reisene tok, registreres.

Den tredje gruppen av spørsmål er knyttet til omfanget av lange reiser. Analysene i denne rapporten tar utgangspunkt i data som er framkommet gjennom reisedagboka, dvs. gårldagens reiser. I 1992 ble 6000 personer intervjuet, i 2005 ca 17 500.

I tillegg til resultater fra de nasjonale reisevaneundersøkelser vil vi også bruke noen resultater fra en undersøkelse om barns fysiske aktiviteter og reiser, som ble

¹ Vi kan ikke ha med inntekt, bosted og antall barn i samme analyse, men velge en kombinasjon av to av dem.

² Det korrekte er derfor "X % av voksne som tilhører en barnefamilie har bil i husholdningen", ikke "X % av barnefamiliene har bil".

gjennomført i 2005 i forbindelse med den nasjonale reisevaneundersøkelsen fra 2005 (Fyhri og Hjorthol 2006).

2.3 Gruppering av familiene etter tre dimensjoner

For å undersøke hvordan transportressurser og reiseaktiviteter varierer mellom ulike typer barnefamilier, har vi valgt å gruppere personene etter husholdningsinntekt, bosted, og i tillegg alder på barna. Dette er variabler som har stor betydning for reiseatferden og ressurstilgangen (Denstadli et al 2006, Tillberg 2001, Jensen 2001, Hjorthol 2002, Vågane 2006). For at det ikke skal bli for mange og for små grupper, bruker vi kun disse tre dimensjonene, og vi deler hver av dem inn i maksimalt tre grupper.

Vi har valgt følgende inndeling:

- *Inntekt* – har vi delt inn i tre grupper etter øvre og nedre kvartil. Nedre kvartil betegnes lav inntekt, øvre kvartil høy og de to mellomliggende kvartilene middels inntekt. Vi har valgt å bruke husholdningsinntekt per husholdningsmedlem for å ta hensyn til at husholdningene er av varierende størrelse. Inntekt er her bruttoinntekt (før forskjellige fradrag) det foregående år. For RVU 2005 betyr dette inntektsåret 2004.

Inntekt har betydning for både hvilken type og omfang av aktiviteter man ønsker og har råd til å delta i. Inntekten henger sammen med yrkesaktivitet, som også har stor betydning for reisemønsteret. I tillegg har inntekten betydning for hvilken tilgang man har på bil, hvor mange biler husholdet har og hvilken betydning de bilrelaterte utgiftene har i forhold til husholdningens totalbudsjett.

- *Barnas alder* – har vi valgt å dele inn i to familietyper etter om yngste barn er 0-9 år eller 10-17 år. Det er fordi vi fra tidligere forskning, særlig om skoleveien, vet at de som er fra 10 år og oppover i mindre grad er avhengige av foreldrene for å komme seg til ulike aktiviteter (Fyhri 2005, Fyhri og Hjorthol 2006). Barnas alder har først og fremst betydning for hvor avhengig barna er av å få skyss, men det utelukker ikke at også de eldste barna kjøres til forskjellige aktiviteter. I tillegg kan barnas alder være en indikasjon på hvor etablert familien er.
- *Bosted* – her skiller vi mellom tre typer; *storbyer* (Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger), *mindre byer* og omlandskommuner til de større byene, og *resten av landet*, som består både av tettsteder og spredtbygde områder.

Bostedet kan være avgjørende for hvor langt man må reise for å delta i ulike aktiviteter. Fra tidligere analyser av de nasjonale reisevaneundersøkelsene vet vi for eksempel at bosatte i omegnskommunene til de store byene har de lengste arbeidsreisene (Denstadli et al 2006). Det kollektive reisetilbudet varierer også avhengig av bosted.

Dette gir totalt 18 grupper med mellom 27 og 1062 personer, 4738 totalt. Siden utvalget også inneholder regionale tilleggsutvalg, der mindre byer er

overrepresentert, viser ikke gruppenes størrelse den virkelige relative fordelingen mellom dem.

Tabell 2.1 Antall personer i husholdninger med barn fordelt på de tre dimensjonene bosted, inntekt og yngste barns alder. RVU 2005. Uveide tall

Alder yngste barn	Bosted	Brutto husholdningsinntekt pr. person		
		Lav (nedre kvartil)	Middels	Høy (øvrekvartil)
Yngste barn 0-9 år	Storbyer	65	124	112
	Mindre byer	573	1062	533
	Resten av landet	213	321	79
Yngste barn 10-17 år	Storbyer	27	56	71
	Mindre byer	212	579	378
	Resten av landet	82	159	92

TØI rapport 998/2008

Seks utvalgte grupper

Det blir vanskelig å få oversikt hvis vi skal presentere alle 18 gruppene. Derfor har vi i den videre fremstillingen valgt ut seks grupper (markert med A-F i tabell 2.2). De er valgt ut blant de som har godt nok tallgrunnlag, og for å ha en viss spredning med tanke på bakgrunnsvariablene. To av gruppene er slått sammen på tvers av inntekt for å få godt nok tallgrunnlag. Det har vært viktig å få alle bostedstypene representert fordi grunnlaget for alternativer til bil varierer svært mye. Vi har også lagt vekt på å få begge aldersgrupper av barn i hver bostedstype. De vi har utelatt her er den eldste barnegruppen i storbyene. Disse har til gjengjeld et mye bedre kollektivt reisetilbud enn barn i de andre områdene, og vil dermed i mye mindre utstrekning være berørt av økninger i bilutgifter. De tre inntektsgruppene er også representert.

Tabell 2.2: Seks grupper av barnefamilier etter barns alder, bosted og inntekt. Basis: RVU 2005

		Inntekt		
		Lav	Middels	Høy
Yngste barn 0-9 år	Storbyer	A		
	Mindre byer	B	C	
	Resten av landet		D	
Yngste barn 10-17 år	Storbyer			
	Mindre byer			E
	Resten av landet	F		

TØI rapport 998/2008

Tabell 2.3: Utvalgte kjennetegn ved de seks gruppene av barnefamilier. RVU 2005

	Alder yngste barn	Bosted	Inntekt	Gj.snittlig inntekt pr. husholdnings- medlem	Andel med partner	Antall barn under 18 år	Andel yrkes- aktive
A	0-9 år	Storbyer	Alle	180 029	92	1,9	83
B	0-9 år	Mindre byer	Lav	80 325	79	2,4	76
C	0-9 år	Mindre byer	Middels	149 688	94	2,0	87
D	0-9 år	Resten	Middels	147 315	96	2,0	90
E	10-17 år	Mindre byer	Høy	268 644	94	1,3	96
F	10-17 år	Resten	Alle	158 159	91	1,5	92

TØI rapport 998/2008

Det er statistikk for disse gruppene i tillegg til resultatene fra fokusgruppene som vil bli presentert i de følgende kapitlene.

2.4 Fokusgrupper

Fokusgrupper er en kvalitativ metode som egner seg særlig godt til å få fram personers erfaringer, meninger, ønsker og holdninger (Barbour og Kitzinger 1999). Sammenliknet med individuelle intervjuer, vil fokusgrupper kunne bringe fram latente holdninger gjennom diskusjonen og gruppedynamikken, og dermed bringe temaet videre. Man kan si at holdninger ”produseres” underveis gjennom møtet med andre. Fokusgruppene har en ordstyrer, vanligvis kalt moderator, som presenterer temaet for deltakerne gjennom forberedte spørsmål. Moderators rolle er både å presentere temaet og styre diskusjonen uten å styre meningene. Det er også moderators oppgave å sørge for at alle deltakerne i gruppen slipper til med sine meninger. Hvordan moderatoren fungerer, er derfor viktig for at gruppediskusjonen skal bli vellykket.

I dette prosjektet vil spørsmålene knytte seg til problematisering rundt familienes bilbruk, diskusjon om og holdninger til de ulike økonomiske virkemidlene knyttet til bilhold og bilbruk, oppfatninger om hvilke kostnader som er mest ”smertefulle” og hvordan de reflekteres i familienes budsjetter, og eventuelt endring av dem. Sammensetningen av fokusgruppene er derfor viktig for å få fram variasjonene i meninger og oppfatninger om de økonomiske virkemidlene mellom typer av barnefamilier. Vi har brukt resultatene fra oversiktsanalysen for å sette sammen gruppene. Sammensetningen av gruppene avviker noe fra den statistiske grupperingen. Vi har avgrenset barns alder nedad til fire år fordi de aller yngste i svært liten utstrekning deltar i egne fritidsaktiviteter (bortsett kanskje fra babysvømming o.l.). Av ressursmessige hensyn har vi ikke brukt inntekt som utvalgs-kriterium for familiene i fokusgruppene. Variasjon i geografisk bosted og barns alder er dekket.

Ut fra disse hensynene kom vi fram til følgende sammensetning av grupper:

- Familier fra storby (Oslo) med barn under 10 år, både med og uten bil
- Familier fra en småby (Fredrikstad) med barn i alderen 4-9 år, med bil

- Familier fra en småby (Fredrikstad) med barn i alderen 10-15 år, med bil
- Familier fra mindre tettsted/spredtbygd område (Elverum) med barn i alderen 4-9 år, med bil
- Familier fra en småby tettsted/spredtbygd område (Elverum) med barn i alderen 10-15 år, med bil

Det viste seg vanskelig å få tak i familier uten bil i Oslo, slik at gruppen uten bil ble representert med bare én person. På de andre stedene forsøkte vi ikke å få tak i familier uten bil. Fordi så godt som alle barnefamilier på de mindre stedene har bil, vil de få som ikke har bil være marginaliserte og svært lite representative for barnefamiliene på stedet. Det var åtte personer i hver gruppe. Fokusgruppene ble gjennomført i regi av Opinion AS. Intervjuguide ble utarbeidet av oss i prosjektgruppen. Den ble videreutviklet i samarbeid med Opinion. Vi fulgte gjennomføring av den første fokusgruppen og fikk mulighet til korrigerende. Våre analyser av fokusgruppene er basert på fullstendige utskrifter av samtalene i fokusgruppene. I tillegg har vi hatt tilgang til video-opptak fra gruppene.

I kapitlene utover i rapporten vil vi kombinere resultatene fra de tre datakildene, de kvantitative analysene fra reisevaneundersøkelsene og forbruksdata med analysene av fokusgruppene.

3. Barns daglige aktiviteter

3.1 Ballett på Smestad og karate på Kjelsås

Resultater fra den landsomfattende undersøkelsen om barns aktiviteter og reiser som ble gjennomført i 2005 (nevnt i 2.2), viste at en stor majoritet av barn deltar i en eller annen form for organisert fritidsaktivitet (Fyhri og Hjorthol 2006). Dette gjelder barn i aldersgruppen 6-12 år. Nesten 80 prosent deltar i en eller annen form for idrett, 23 prosent er med i korps, kor eller annen musikkaktivitet, mens ytterligere 19 prosent er med i en annen type organisasjon eller forening.

Dette illustrer at en stor del av barns fritidsaktiviteter utenfor hjemmet er organisert, noe som annen forskning også viser (Valentine og McKendrick 1997, Hjorthol et al 2005, Hjorthol 2006). Det hevdes også at foreldrene bidrar til dette (Tillberg 2001, Mattson 2004). Foreldre anser organiserte fritidsaktiviteter som ønskelige, og anser dem bedre enn uorganiserte aktiviteter. Det er ikke lenger vanlig at unger spiller ball på løkka eller leker i gata, barns fritidsaktiviteter foregår i hovedsak i organiserte former, der de voksne kontrollerer innholdet. Resultatene fra den landsomfattende undersøkelsen viste at barn av foreldre med høyere utdanning oftere deltok i organiserte aktiviteter enn barn av foreldre med lav utdanning (Fyhri og Hjorthol 2006). Til gjengjeld drev disse sistnevnte barna mer egenaktiviteter.

Fotball er det absolutt mest populære. Det gjelder både for jenter og gutter. Resultatene både fra den landsomfattende undersøkelsen fra 2005 og fra fokusgruppene i denne undersøkelsen viser at det er liten forskjell mellom bygd og by, og mellom storby og småby. Det er trening flere ganger i uka og regelmessige fotballkamper på alle alderstrinn. I likhet med de voksnes fotball, er det serier og kamper også i barnefotballen. De begynner tidlig. *"Han på to er et tydelig fotballtalent allerede, blir nok fotball"* (mor i Elverum). I de fleste tilfellene, særlig for de yngre barna, må foreldrene hjelpe til med følging og henting, og mange følger entusiastisk opp – ikke bare av plikt: *"Vi er en foreldregruppe som er ivrige og det blir mange bortekamper, Vil heller se på dem enn på EM på TV"* (far på Elverum).

Men det er ikke bare fotball som gjelder. Håndball, turn, karate og ballett er aktuelle fritidsaktiviteter for barn på flere steder. Det er vanlig at barna prøver ut flere typer aktiviteter før de finner den eller de som de liker best. Og det kan være alt fra *"ballett på Smestad til karate på Kjelsås"*, som en mor i Oslo fortalte.

Noen foreldre setter restriksjoner på hvor mange aktiviteter barna får lov til å delta i. *"De har egentlig valgt selv, jentene, men vi har sagt litt at de må begrense, kan ikke være med både på fotball, håndball, speideren og ishockey, et sted må grensa gå. Så de har valgt selv, og det har gått veldig greit hittil"* (far Fredrikstad).

”Vi har sagt til våre, maks to aktiviteter, det har noe med vår kapasitet til å følge opp. Klart at hvis du har to aktiviteter som begge to er langt unna, ville vi kanskje vært litt selektive ” (far i Fredrikstad).

For de fleste familier er det snakk om hva som er mulig innenfor eksisterende tidsrammer og med de transportressursene som er tilgjengelig. De fleste vil gjerne at barna selv skal få bestemme hvilke aktiviteter de skal delta i, nesten uansett hvor de er lokalisert. *”Hvis datteren min vil på ballettskole, og det ikke fins tilbud i nærheten, må vi vurdere å la dem gå et annet sted. Det mener jeg ” (far i Oslo).*

”Vi er av den oppfatningen at vi lar datteren vår og etter hvert sønnen, prøve mest mulig og finne ut det hun liker, hun får valget og kan drive med et par ting ” (far i Elverum).

”Motivasjonen vår er å gi barna en god ballast, å begynne å velge idrett i første klasse, du vet jo ikke hva de har lyst til å drive med. Men å bli motivert til å trene selv, gi dem en god ballast. Så får det heller være litt travelt ” (far i Elverum).

Som vi ser av sitatene, ønsker foreldrene at barna skal delta i ”meningsfulle” aktiviteter på samme måte som de voksne. Dette anses som et viktig aspekt ved velferdsdimensjonen å være, der utvikling av selvstendighet gjennom fritidssysler er sentralt. Svært mange foreldre oppfatter muligheten for selvrealisering som svært viktig for sine barn.

”..den aller yngste har vi egentlig bare kastet ut på en aktivitet. Kan du ikke vær så snill å begynne på noe... han var litt for hjemmekjær ” (mor i Fredrikstad).

”Med datteren min var det ballett fra hun var fire. Det var liksom sånn ”hun må jo være med på noe ” (mor i Oslo).

”Som foreldre er det forventet at de skal være med på noe fra de er fire. Det har jeg kjent litt på ” (mor i Oslo).

Om dette dreier seg om ”Vellykkethet...” (mor i Oslo).

I drøftingen om hvorfor det er viktig at barna er med på noe, hva man da viser og signaliserer, hevdes det:

”Kanskje at en er en organisert og ordentlig, skikkelig familie. Mestrer hverdagen ” (mor i Oslo). ”Du er en god forelder ” (far i Oslo).

Diskusjonene og utsagnene fra fokusgruppene viser at det er en sterk norm om at barna skal ha mulighet til å delta i en eller annen form for organisert aktivitet, nesten uansett hvor det foregår. Det er også et aspekt ved det å være en ”god” mor eller far å sørge for slik deltakelse. *”Babysvømming er det første de går på. Og så var det opphold et par år. Når de var tre-fire år begynte de med dans ” (far i Fredrikstad).*

Sitatene over viser at foreldrene legger stor vekt på at barn skal få utvikle det individuelle, dyrke det særegne og skape selvstendighet. Kjente samfunnsforskere, som Giddens (1991) og Beck (1992) peker på at vektlegging av nettopp det individuelle er et viktig trekk ved dagens samfunn. Vi ser det tydelig her at dette gjelder også for barn fra de er helt små. En annen side ved barnas deltakelse i denne typen aktiviteter er at de gir ”karakter” til familien. En familie med aktive medlemmer er en vellykket familie.

3.2 Bil vanligst på fritidsreisene

Å leve opp til den samfunnsmessige normen om barns deltakelse i ”meningsfulle” aktiviteter og å være en god forelder på denne måten, forutsetter tid til rådighet og/eller gode transportmuligheter.

Resultater fra den landsomfattende undersøkelsen om barns aktiviteter og reiser viser at den vanligste måten for barn å komme seg til fritidsaktiviteter er med bil (Fyhri og Hjorthol 2006). De blir transportert av sine foreldre eller andre voksne. For musikk- og sportsaktiviteter er bilandelen henholdsvis 63 og 67 prosent. Dette er atskillig høyere enn det er på reiser til skolen (24 prosent).

Ser vi på resultatene fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen fra 2005, er andel som bruker bil på følge- eller omsorgsreiser (som inneholder både skole- og fritidsreiser for barna) svært høy, men varierende etter barns alder og bosted i landet, tabell 3.1.³

Tabell 3.1 Antall følge- og omsorgsreiser per dag og andel bilbruk på følge- og omsorgsreiser i barnefamilier. RVU 2005. Gjennomsnittlig antall og prosent

Ulike familietyper	Antall følge/omsorgsreiser per dag	Prosentandel med bil på følge/omsorgsreiser
Storby, yngste barn 0-9 år	1,06	77
Småby, yngste barn 0-9 år, lav inntekt	0,90	82
Småby, yngste barn 0-9 år, middels inntekt	0,97	86
Utkant, yngste barn 0-9 år, middels inntekt	0,78	94
Småby, yngste barn 10-17 år, høy inntekt	0,60	98
Utkant, yngste barn 10-17 år	0,57	97

TØI rapport 998/2008

Andelen foreldre som bruker bil på denne typen reiser er generelt høy, også i storbyene, selv om den er lavest i disse områdene, med 77 prosent. Tabell 3.1 viser en tendens til at bilandelen er noe høyere der det yngste barnet er mellom 10 og 17 år enn der hvor yngste barn er under 10 år. Dette kan ha sammenheng med at avstanden til de eldre barnas skoler og fritidsaktiviteter er lengre enn hva de er for de yngste. Men det kan også være at de eldre barnas fritidsaktiviteter er mer utstyrskrevenne enn hva de yngres aktiviteter er.

I fokusgruppene kom det fram at flere av aktivitetene krever utstyr og noen er spesialiserte og lokalisert langt utenfor nærmiljøet. ”En datter som driver med ridning i (...) ca 11 km fra oss. Det er opp med henne og så hente henne senere, 4,4 mil tre ganger i uka. Det går ikke an å sykle dit altså. Og en sønn som bowler og på grunn av utstyr må det foregå med bil, og det er fem dager i uka, så jeg ser

³ En reise defineres og avgrenses ut fra formålet på bestemmelsesstedet. Når man har kommet fram til stedet for formålet med reisen, regnes reisen som avsluttet. For eksempel er en reise til butikken en handlereise, en reise til arbeid er en arbeidsreise osv. På én reise kan man bruke ett eller flere transportmidler. Gange og sykkel regnes som transportmidler på linje med motoriserte reiser med bil eller kollektive transportmidler. Denne reisedefinisjonen er i samsvar med definisjoner som brukes i tilsvarende undersøkelser i andre land.

fram til at flere enn jeg får førerkort. Synes ikke jeg gjør annet enn å kjøre unger. Minstemann sykler, flink gutt” (mor i Elverum).

Antall omsorgs- og følgereiser er først og fremst avhengig av barns alder, de yngste følges mer enn de eldre barna og ungdommene. Foreldre med barn under 10 år har i gjennomsnitt ca én følgereise per dag, men også de med litt eldre barn har godt og vel én slik reise annenhver dag. I tillegg varierer reisene mellom bostedstypene. Omfanget av reiser er størst i storbyområdene. Dette kan ha sammenheng med at tilbudet av fritidsaktiviteter for barn er større enn på mindre steder.

Deltakerne i fokusgruppene fortalte at de brukte bil til de fleste av barnas fritidsaktiviteter, men særlig fotballkampene. Treningene kan foregå lokalt, men kamper, som ofte foregår ukentlig, kan være lokalisert rundt i hele distriktet.

”Han minste min spiller fotball. Seriekamper og cupkamper foregår alt fra Ski til Lørenskog og til der vi bor, Nordstrand. Så vi er helt avhengig av bil. Det kan være kamper som begynner halv ti lørdag formiddag og varer utover dagen. Ellers måtte vi hengt oss på andre foreldre. Det gjør man av og til, samarbeider med andre foreldre innimellom” (far i Oslo).

Samkjøring på forskjellige måter nevnes av flere foreldre, og det gjelder ikke bare for fotballen. I noen tilfeller er det foreldrene selv i et boligområde som avtaler samkjøring, *”Vinteren i den snørike perioden så kjører jeg, vi bytter på med flere foreldre. Og fotball, sykler dit også og til kamper er det å bytte på med bilkjøring” (mor i Elverum).* *”Vi prøver å kjøre sammen to og to med naboen” (far i Fredrikstad).* Andre ganger organiserer idrettslaget kjøring, men det ser ut til å være sjeldnere.

”Det er noe jeg har dårlig samvittighet for. Det er en mil til der vår sønn trener fotball. Jeg rekker ikke å kjøre ham på lik linje med naboen, så han sitter alltid på med andre. Eneste fordelene de andre foreldrene har er at de bor i Halden og rekker det tidsmessig (far i Fredrikstad). Noen får problemer med tiden, fordi barnas trening begynner så tidlig. *”Tidligere, når jeg jobbet i det private, så var det gjerne kjø hjem fra jobb. Det var vanskelig å beregne når jeg var hjemme” (far i Fredrikstad).*

Det kan være vanskelig å få til samkjøring der det er få deltakere som driver samme aktivitet. *”En datter på 13 driver med friidrett og det blir mye kjøring. Ikke flere som går på det samme, så det blir til at vi kjører. Han eldste drev med fotball i mange år og da var det samkjøring og kjøring på kamper” (far Elverum).*

Også for reisen til skolen er det i enkelte tilfeller samarbeid mellom foreldre. ”Gåbusser” eller ganggrupper nevnes av foreldre i Fredrikstad. En mor eller far plukker opp flere barn på veien til skolen, slik at de kan slå følge. Slike gåbusser eller ”walking busses” ble først prøvd ut i Storbritannia. Hvor stort omfanget er i Norge (og Sverige) er uklart. Så vidt vi vet er det ikke gjort noen samlet undersøkelse eller evaluering av dette tiltaket.

Selv om biltransport er det vanligste for barnas fritidsaktiviteter, er sykkeltransport også ganske vanlig, men det er begrenset til sommerhalvåret, spesielt i Elverum, og det er de større barna som sykler, som vi skal komme tilbake til i neste avsnitt.

3.3 Store barn er mer selvstendige

I reisevaneundersøkelsen er den nedre grensen for å bli trukket ut som respondent 13 år. Opp til barn og unge er bortimot 18-20 år bor de fleste hjemme hos sine foreldre og er dermed priggitt familiens ressursituasjon, enten det dreier seg om familiens private ressurser eller det handler om de offentlige tilbudene som finnes på det stedet de bor. I første rekke dreier dette siste seg om hvor godt det kollektive reisetilbudet er.

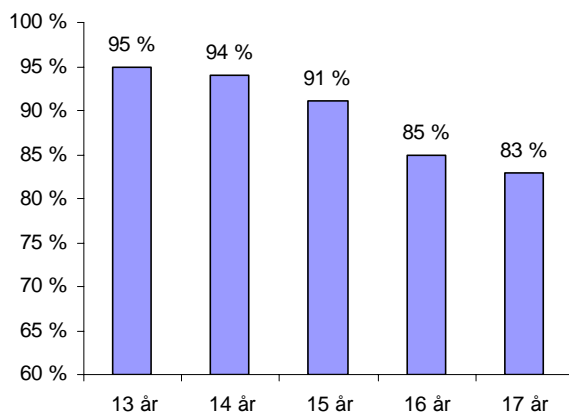
I dette aldersspennet, fra 12 år og opp til 18 år skjer det store endringer i barnas liv, som også får konsekvenser på det transportmessige området. I skolen går barna over fra barne- til ungdomstrinnet (högstadiet) ved 12-årsalderen. Fra ca 15 år begynner de aller fleste på videregående skole (gymnasium) og en majoritet av ungdom tar førerkort for bil når de blir 18 år, selv om dette er blitt mindre vanlig enn det var på slutten av 80-tallet og begynnelsen av 90-tallet. Transportmessig har disse skoleskiftene betydning. Overgang fra barnetrinnet til ungdomstrinnet betyr som regel fysisk skifte av skole, og skoleveien blir som oftest lengre. Starten på videregående skole betyr alltid en ny skolevei og som regel vil den være lengre enn hva den var på barneskolen. Dette aldersspennet innebærer også store sosiale endringer, fra å være barn, med de aktiviteter og interesser som hører til, til å bli ungdom og ung voksen, med nye interesser og større selvstendighet i forhold til foreldre og foresatte. For mange øker aksjonsradiusen, aktivitetene spres og behovet for transport øker.

Siden disse aldersgruppene representerer ulike stadier både med hensyn til skolegang og sosial utvikling, har vi i dette kapitlet valgt å behandle hvert årskull for seg. Siden tolvåringene er så få, har vi slått dem sammen med trettenåringene. Fordi mange unge er ferdige med den videregående skolen i 18-årsalderen, de tar sitt førerkort for bil på denne tiden og en del flytter hjemmefra, har vi valgt å begrense analysene oppad til 17 år.

De større barna er mer selvstendige. Fra de er tenåringer er det mindre foreldretransport, men fremdeles kjøres det til fotballkamper, skikonkurranser, og ikke minst til aktiviteter som krever utstyr. De kjøres også på vinterstid, når det er kaldt og mye snø. Vær og klima nevnes særlig som begrunnelse for biltransport i Elverum, der vintertemperaturene er lave og vintrene ofte snøfulle.

I dette avsnittet skal vi se nærmere på hvordan de større barnas egne reiser arter seg. Dataene er hentet fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen fra 2005.

Barns transportmiddel framfor noe annet er sykkelen. Men som vi ser av figur 3.1, varierer andelen som har sykkel fra 95 prosent for 13-åringene til 83 prosent blant de som er 17 år. Sykkelen avtar med andre ord i popularitet når barna blir eldre.



TØI rapport 998/2008

Figur 3.1: Andeler som eier sykkel i ulike aldersgrupper. RVU 2005. Prosent

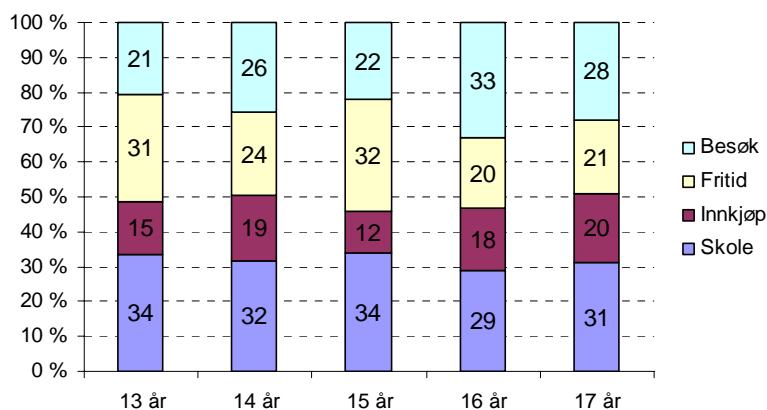
De aller fleste barna bor i husholdninger som har bil. Dette kommer vi nærmere tilbake til i kapittel fem. Bare fem prosent av barna i disse aldersgruppene bor i familier som ikke har bil, og så mange familier som 53 prosent har to eller flere biler. Blant 17-åringene er andelen uten bil i husholdet noe høyere fordi en liten del av dem ikke bor hjemme lenger. Mens to av tre i de høyeste inntektsgruppene har to eller flere biler, er det en av fire som har det i familiene med de laveste husholdningsinntektene.⁴

Nesten 20 prosent av barna bor slik at de har mindre enn 1 km til den holdeplassen de bruker mest og som har minst fire avganger per time for buss eller bane. Det er i første rekke storbybarna som har et så godt kollektivtilbud. På de mindre stedene og i de spredtbygde områdene er det så godt som ingen som har slik kvalitet på det kollektive transporttilbudet.

Fritids- og skolereiser dominerer i ungdoms dagligliv

Rundt en tredel av barn og unges reiser er knyttet til skolegang. Resten av reiseaktivitetene er i hovedsak knyttet til ulike fritidsaktiviteter og til innkjøp. For mange har innkjøp eller shopping også karakter av fritid og "underholdning", shopping er mer enn bare å kjøpe. Det er ganske liten variasjon mellom aldersgruppene i den relative andelen av de forskjellige reisemålene, figur 3.2.

⁴ Inntektsdataene er noe usikre fordi mange av barna som ble intervjuet har hatt vanskeligheter med å gi riktige opplysninger.

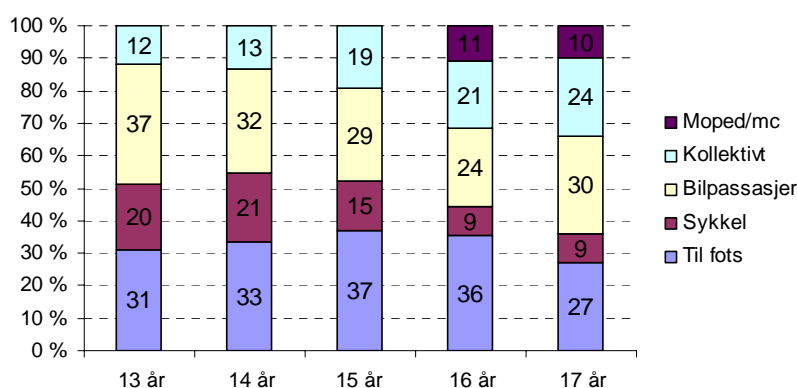


TØI rapport 998/2008

Figur 3.2: Barn og unges reiseformål etter alder, 13-17 år. RVU 2005. Prosent

Antallet reiser per dag varierer lite mellom aldersgruppene. I gjennomsnitt har denne gruppen 3,5 reiser per dag, noe høyere enn for befolkningen i gjennomsnitt som er 3,3 (Denstadli et al 2006). De yngste på 13 år har noen flere reiser knyttet til fritid enn de eldste, mens de eldste tenåringene på sin side har flere besøksreiser. Dette gjenspeiler at de yngre er mer aktive i organiserte fritidsaktiviteter enn hva de eldre er. Deres sosiale aktiviteter er i større grad knyttet til det å være sammen med jevnaldrende i uformelle sammenhenger, det som her faller inn under besøksreiser. Disse forskjellene er imidlertid svært små, og kan betraktes mer som tendenser enn som klare forskjeller. Utvalgsstørrelsene gir ikke grunnlag for å si at dette er signifikante forskjeller.

Det som imidlertid skiller aldersgruppene, er at de eldre ungdommene har en større aksjonsradius enn de yngre. Mens 13- og 14-åringene i gjennomsnitt reiser ca 18 km per dag, er den gjennomsnittlige reiselengden for 16- og 17-åringene 10 km lengre. En del av dette kan blant annet forklares med lengre skolevei.



TØI rapport 998/2008

Figur 3.3: Barn og unges reisemåte etter alder, 13-17 år. RVU 2005. Prosent

De vanligste reisemåtene for disse aldersgruppene er å sitte på i bil eller å gå til fots, figur 3.3. Det er de yngste på 13 og 14 år som relativt sett oftest er bilpassasjerer. I 16-årsalderen skjer det en endring i ungdommenes reisemåter. De

sykler mindre, reiser mer kollektivt og ved 16-årsalderen får mopeden betydning. Omkring 10 prosent av reisene foregår med moped eller scooter for 16- og 17-åringene. Men fremdeles utgjør bilkjøring som passasjer en betydelig andel av deres reiser. Siden det er liten forskjell i antall reiser per dag, varierer antall reiser med ulike transportmidler i forhold til den prosentvise fordelingen.

Reisene er lengst på småsteder og i spredtbygde strøk

Hvor langt må barn og unge reise for å nå de forskjellige aktivitetene de både må og ønsker delta i? Dette spørsmålet er av interesse med tanke på behovet for transport. Trenger de motorisert transport, bil eller kollektivt, eller kan de klare seg med egne krefter ved å gå eller sykle?

Tabell 3.2 viser reiselengdene til forskjellige aktiviteter for disse aldersgruppene etter hvor de bor i landet.

Tabell 3.2: Reiselengder til aktiviteter for barn og unge i alderen 13-17 år. RVU 2005. Km

Bosted	Skole (N=1240)	Innkjøp/shopping (N=661)	Fritid (N=1047)	Besøk (N=1054)
Oslo/Bergen/Trh/Stavanger	2,8	4,5	4,5	6,1
Omegn til O/B/T/S	5,1	5,8	10,0	4,9
Neste 6 største byer	4,1	4,6	9,2	7,4
Mindre byer	6,2	4,9	11,7	8,2
Resten av landet	7,0	6,1	8,2	6,2
Hele landet	5,2	5,3	8,6	6,5

TØI rapport 998/2008

Reisen til skolen er aller kortest i de store byene, ca 3 km i gjennomsnitt og lengst i spredtbygde områder og mindre tettsteder, 7 km. For bosatte i andre områder varierer reisen mellom 4 og 6 km. Avstand til de butikkene som brukes varierer relativt lite, så selv om tilbudet av butikker er større i byene, er det ikke nødvendigvis slik at de nærmeste butikkene velges. Også avstand til fritidsaktivitetene er kortest i de store byene, med en gjennomsnittslengde på 4,5 km, ellers varierer den rundt 10 km. Dette dreier seg ofte om organiserte aktiviteter som sport, musikk, speider og andre typer organisasjoner. Resultatene i tabell 3.3 forteller at for å delta i denne typen aktiviteter er det i de fleste tilfeller behov for transport pga reiselengden. Ut fra disse dataene vet vi imidlertid ikke om disse barna/ungdommene kunne ha valgt aktiviteter som ligger nærmere hjemmet. Dataene forteller bare om de faktiske reisene, hva som er mulig for dem. Resultatene fra fokusgruppene tyder på at avstanden ikke er det viktigste for hva slags aktiviteter som velges eller hvor barn og ungdom driver dem. Det er interesse som styrer disse valgene, og foreldrenes aksept for å være sjåfør.

Når det gjelder uformelle sosiale aktiviteter som besøk, er det i omegnen til de store byene at avstandene er kortest. Dette kan ha sammenheng med at i disse kommunene er det ofte større utbyggingsfelt der folk i samme generasjon flytter inn. Barn og unge får dermed et større grunnlag for valg av venner de kan være

sammen med i nærområdet. Forskjellene mellom de andre bostedsområdene er relativt små og ikke signifikante.

Barn og unge i storbyene går og sykler mest

Hvor avhengige er denne aldersgruppen av å bli transportert i forhold til å mestre reisene ved hjelp av egne krefter?

Når det gjelder skolereisene skiller storbybarn- og ungdom seg ut med en høy andel som kommer seg til skolen ved egen hjelp, tabell 3.3. Så mange som 64 prosent av dem går eller sykler til skolen. I de andre områdene er andelen sykklister og fotgjengere betraktelig lavere. Kollektivandelen er høyest i spredtbygde områder, noe som har sammenheng med at avstand til skolen er så lang at den kvalifiserer til offentlig skoleskyss. De som oftest kjøres til skolen med bil, bor i omegnskommunene til de store byene.

Tabell 3.3: Reisemåte til skole for unge i alderen 13-17 år etter bosted. RVU 2005. Prosent

Bosted	Til fots/sykkel	Moped/scooter	Bil-passasjer	Kollektivt	Sum	N
Oslo/Bergen/Trh/Stavanger	64	2	4	30	100	271
Omegn til O/B/T/S	47	2	13	38	100	251
Neste 6 største byer	52	2	9	37	100	187
Mindre byer	44	5	12	39	100	235
Resten av landet	44	2	12	42	100	369
Hele landet	50	3	10	37	100	1313

TØI rapport 998/2008

Når det gjelder fritidsreisene varierer andelen som går eller sykler rundt 50 prosent. Som tabell 3.4 viser, er det storbyungdom og barn og unge på småsteder og i spredtbygde strøk som oftest går eller sykler, men forskjellene er små mellom bostedene. Storbybarn- og ungdom er de som klarer seg best uten transporthjelp fra de voksne. Vi ser at selv i storbyene er kollektivtransport en lite brukt reisemåte når barn og unge drar på fritidsaktiviteter. De som ikke kan gå eller sykle blir kjørt til aktivitetene. Bortsett fra i storbyene ligger andelen som blir kjørt mellom 40 og 50 prosent.

Tabell 3.4: Reisemåte til fritidsaktiviteter for unge i alderen 13-17 år etter bosted. RVU 2005 Prosent

Bosted	Til fots/sykkel	Moped/scooter	Bil-passasjer	Kollektivt	Sum	N
Oslo/Bergen/Trh/Stavanger	55	4	29	12	100	260
Omegn til O/B/T/S	40	3	50	7	100	200
Neste 6 største byer	40	5	45	10	100	184
Mindre byer	47	5	39	9	100	220
Resten av landet	53	0	44	3	100	297
Hele landet	48	3	41	8	100	1161

TØI rapport 998/2008

Barn og ungdom i aldersgruppen 13 til 17 år har et relativt høyt aktivitetsnivå. De har noen flere daglige reiser enn hva gjennomsnittsbefolkningen har, og mange av reisene deres gjøres til fots og på sykkel. Likevel er det slik at mellom en firedel og en tredel av reisene deres foregår i bil.

Selv om de aller fleste barn i alderen mellom 13 og 17 år eier sykkel, er ikke den deres viktigste transportmiddel på de daglige reisene. Omtrent en tredel av reisene til denne aldersgruppen foregår til fots, og omtrent like mange er som bilpassasjer. Det er imidlertid store forskjeller både etter hva slags formål reisen har og hvor de bor. Reisen til skolen skiller seg ut både fordi den i gjennomsnitt er noe kortere enn reiser til de fleste andre formål og fordi den i mye større utstrekning enn de andre reisene foregår med kollektive transportmidler. Dette gjelder uansett hvor de bor. Kollektivandelen er høyest for de som er bosatt på mindre steder og i spredtbygde strøk, der skolebuss/annen skoleskyss er et offentlig tilbud⁵.

Når det gjelder de andre reiseformålene er situasjonen en helt annen. Kollektivtransport har en ganske beskjeden plass for denne aldersgruppens reise- og aktivitetsmønstre. Det er bare for storbybarn og unge at kollektivtransport er viktig, og da i første rekke for reiser knyttet til innkjøp (se vedlegg I for mer detaljerte analyser). I dagens situasjon er mange av barn og ungdoms aktiviteter basert på at de kan bli kjørt av foreldre eller andre. Dette kommer også tydelig fram i fokusgruppene.

⁵ Reglene for skoleskyss er slik at 1. klassinger har rett på fri skyss dersom skoleveien er over 2 km, 2.- 10. klassinger når skoleveien er over 4 km, og elever i videregående skole når skoleveien er over 6 km.

4. Foreldrenes aktiviteter

4.1 Bilen er det vanligste transportmidlet

Kapittel 3 viser at barns organiserte fritidsaktiviteter og transportene dit i ganske stor utstrekning er avhengig av at foreldrene stiller opp. Analysene av den nasjonale reisevaneundersøkelsen fra 2005 viser at i gjennomsnitt reiser mødre og fedre med barn under 18 år i underkant av fire mil som bilfører i løpet av en dag, varierende etter familietype (tabell 4.1). Distansen representerer alle reisene de voksne foretar seg, ikke bare reiser som involverer barn. Det betyr at arbeidsreiser, innkjøpsreiser og foreldrenes egne fritidsreiser er med i denne oversikten, i tillegg til de reisene som gjelder barnas aktiviteter. Dette gjelder med andre ord reiser innenfor alle tre velferdsarenaer. De som bor i storbyer reiser kortere enn andre, kun 26 km. Forskjellene er signifikante på 1%-nivå. De med større barn reiser noe mindre enn de som har barn under 10 år. Høyinntektsgrupper i småbyer med barn over 10 år og barnefamilier i utkantområdene reiser lengst som bilfører. Disse forskjellene er imidlertid små, og kan betraktes som tendenser.

Tabell 4.1: Daglig reiselengde som bilfører for mor eller far i barnefamilier. RVU 2005. Kilometer

Familietype	Kilometer som bilfører
Storby, yngste barn 0-9 år	26
Småby, yngste barn 0-9 år, lav inntekt	34
Småby, yngste barn 0-9 år, middels inntekt	35
Utkant, yngste barn 0-9 år, middels inntekt	36
Småby, yngste barn 10-17 år, høy inntekt	40
Utkant, yngste barn 10-17 år	41

TØI rapport 998/2008

Å kjøre bil er den vanligste måten å reise på, også blant foreldrene. Så mye som 80 prosent av reisene foregår med bil (tabell 4.2).

Mange opplever at kollektivtilbudet ikke er tilpasset deres behov. Disse foreldrene i Fredrikstad sier det slik: ”Kunne tatt bussen. Men det er det med å komme seg hjem om kvelden” (mor i Fredrikstad). ”Og vi ønsker fleksibiliteten. Hvis noe skjer, hvis noen faller og slår seg så er det dumt å vente på bussen en halvtime” (far i Fredrikstad). ”Buss er sjelden et alternativ uansett. Den ene skal ikke bli stående alene med legging og alt sånt. Det er veldig upraktisk og det tar veldig lang tid” (far i Fredrikstad).

Enkelte har forsøkt seg på samkjøring til jobb, uten at dette ble noen stor suksess. ”Jeg føler det som et stressmoment jeg, når jeg samkjører med noen. Vi er tre

stykker som samkjører når vi har muligheten. ... men ganske mange ganger vi har samkjørt, og jeg har følt det som et stressmoment. For jeg vet at det er en aktivitet på ettermiddagen som jeg skal hjem til og de andre har møter og så drar det ut... det er så forferdelig, ungene skal ut der og hentes på SFO og ha mat og... ”(far i Elverum).

Storby- og utkantfamiliene går i hver sin retning når det gjelder transportmiddelbruk, og skiller seg signifikant fra de andre gruppene (1%-nivå). Storbyfamiliene har lavere andel reiser med bil og høyere andel reiser til fots, men likevel foregår to av tre reiser med bil. Den lavere andelen bilbruk blant storbyfamiliene henger også sammen med at kollektivtilbudet er bedre, jf kapittel fem. Betrakter man foreldrene som rollemodeller for barna, signaliserer de at bilen er det ”normale” og foretrukne transportmidlet.

Tabell 4.2: Transportmiddelbruk på de daglige reisene for mor eller far i barnefamilier. RVU 2005. Prosent

Familietype	Til fots/ sykkel	Bil	Annet	Sum
Storby, yngste barn 0-9 år	25	67	9	100
Småby, yngste barn 0-9 år, lav inntekt	19	77	4	100
Småby, yngste barn 0-9 år, middels inntekt	16	81	3	100
Utkant, yngste barn 0-9 år, middels inntekt	16	81	3	100
Småby, yngste barn 10-17 år, høy inntekt	16	78	6	100
Utkant, yngste barn 10-17 år	12	84	4	100

TØI rapport 998/2008

En del er bevisste med hensyn til bilbruk, og forsøker å gjøre en innsats for å redusere omfanget der det er mulig. ”Jeg bruker sykkel til og fra jobb og hvis ungene har aktiviteter på skolen eller foreldremøte. Bil blir mye til trening, lenger avstander og til handling” (mor i Elverum).

”Det blir det samme, prøver å sette igjen bilen da det går an og ungene sykler selv. Til trening og aktiviteter prøver vi å sykle. Men ikke alle steder jeg slipper unger på sykkel, fordi det ikke er trygt” (far i Elverum).

”Jeg jobber på Hamar (ca 30 km fra Elverum) og brukte buss i tre, fire år, mer en økonomisk grunn i og med at vi hadde bare én bil. Men så fram det er aktiviteter i Elverum, så bruker vi sykkel til det. Og nå kjører jeg bil også til jobb” (far i Elverum).

”Jeg bruker sykkelen der jeg kan bruke sykkelen. Nå jobber jeg i Hamar, men jeg og to til bytter på å kjøre, kjører hver tredje uke, ellers sitter jeg på. Og når jeg følger unger på aktiviteter og sånn, så er det så nær så da kan jeg putte minstemann i sykkelvogn når han skal i barnehagen. Ellers kjører vi på trening til Sørskogbygda som er to mil unna” (far i Elverum).

Flere uttrykker at de er fornøyd med tilretteleggingen for sykling i Elverum, og at det påvirker deres bruk av sykkel ”Jeg har mulighet til å sykle til jobb egentlig, men på grunn av jobben jeg har, bruker jeg bil mye også på dagen. Bruker ikke lenger tid på å sykle til jobb enn å kjøre, men... Elverum er spesielt utviklet med gang og sykkelstier også, knapt noe sted har så godt tilbud der. De prioriterer dem med brøyting vinterstid også” (far i Elverum). ”Den mest sporty byen jeg har

vært i, stort sykkelmiljø her har jeg sett. Veldig fokus på fysisk miljø i skolen og ”Fysak” er et begrep som alle barn vet om” (mor i Elverum).

4.2 Reisetid og annen tidsbruk

Variasjonene i reisemåter og reiselengder gjør det nærliggende å spørre om dette har betydning for hvor mye tid de forskjellige barnefamiliene bruker på sine daglige reiser. Tidsbruk og tidspress er et sentralt tema i diskusjonene om barnefamiliers organisering av sitt hverdagsliv. ”Litt paradoks at man kjører til trening for så å trene, og så setter seg i bilen og kjører. Jeg synes det er et paradoks. Samtidig kjører man for å handle for man er i såkalt tidsklemme, men det handler om litt tankeendring, faktisk det å sykle til butikken etter jobben og handle, så får du den trimmen og ta en middag og roe det ned litt” (mor i Elverum).

Tabell 4.3 viser hvor mye tid som brukes i gjennomsnitt på en dag på reising for mor eller far.

Mellom 70 og 80 minutter per dag er vanlig tidsbruk for barnefamilier, og dette må innpasses i familiens øvrige tidsbruk. Reiselengden som bilfører (tabell 4.1) er ikke en helt god indikator på den totale tidsbruken, for det er foreldre i storbyer og i småbyer (med barn over 10 år og høy inntekt) som bruker mest tid på reising. Den førstnevnte gruppen har kort reiseavstand med bil, den sistnevnte relativt lang. Forklaringen er forskjell på reisemåter og framkommelighet. Bilen er vanligvis det raskeste framkomstmidlet, men køkjøring forsinker både bil og buss i storbyen.

Tabell 4.3: Daglig tidsbruk på reiser for mor eller far i barnefamilier. RVU 2005. Minutter

Familietype	Minutter
Storby, yngste barn 0-9 år	82,5
Småby, yngste barn 0-9 år, lav inntekt	73,3
Småby, yngste barn 0-9 år, middels inntekt	71,9
Utkant, yngste barn 0-9 år, middels inntekt	74,0
Småby, yngste barn 10-17 år, høy inntekt	87,2
Utkant, yngste barn 10-17 år	77,8

TØI rapport 998/2008

Sammenlikner vi barnefamiliers tidsbruk med den tidsbruken andre grupper har, finner vi at personer med barn bruker mer tid på husholdsarbeid (som også inkluderer omsorgsarbeid) enn andre (Vaage 2002). Bortsett fra enslige mellom 25 og 44 år, har de som tilhører en barnefamilie relativt lang arbeidstid i forhold til andre grupper. De bruker derimot mindre tid på ”personlige behov” (nattesøvn, personlig pleie og måltider) og egen fritid. Ut fra en slik betraktning kan man til en viss grad si at mor og far kniper inn på egne behov for å få hverdagen til å gå rundt.

4.3 Mange følgereiser

De reisene som er særlig knyttet til det å ha barn, dvs. reiser der man følger barn til og fra skole, barnehage eller fritidsaktiviteter, er en viktig del av barnefamiliens hverdag. De som har barn under 10 år har dette som formål på drøyt hver fjerde reise (tabell 4.4). De som har yngste barn i alderen 10 til 17 år foretar en av fem reiser som følge- og omsorgsreiser. Dette viser at også de større barna blir fulgt (kjørt) til skole eller fritidsaktiviteter. Det er ellers ingen større forskjeller mellom de ulike gruppene når det gjelder fordeling av reisene på formål.

Tabell 4.4: Formål med reisen for mor eller far i barnefamilier. RVU 2005. Prosent

Familietype	Arbeids- relatert	Handle/ service	Følge/ omsorg	Fritid/ besøk	Sum
Storby, yngste barn 0-9 år	21	27	32	20	100
Småby, yngste barn 0-9 år, lav inntekt	25	26	25	25	100
Småby, yngste barn 0-9 år, middels inntekt	25	28	26	21	100
Utkant, yngste barn 0-9 år, middels inntekt	27	24	26	23	100
Småby, yngste barn 10-17 år, høy inntekt	31	29	19	21	100
Utkant, yngste barn 10-17 år	33	30	18	20	100

TØI rapport 998/2008

Reiser der man følger barn til/fra skole og barnehage er kortere enn andre typer følgereiser (tabell 4.5). De som har barn under 10 år reiser i gjennomsnitt snaut tre kilometer til slike ærend, mens de som har større barn reiser noe lengre. Dette henger sammen med at skolen og barnehagen vanligvis ligger i nær tilknytning til hjemmet. Ungdomsskolen ligger i mange tilfeller noe lenger unna, og dessuten vil de eldste barna kunne gå, dersom avstanden ikke er for lang. De som bare har barn i den eldste aldersgruppen har følgereiser til skole som er signifikant lengre (1%-nivå) enn andre. Mange av reisene til skole og barnehage er svært korte; 22 prosent er under én km og i alt 48 prosent er under to km, som må kunne sies å være gang- eller sykkelavstand.

Andre følgereiser, som blant annet går til fritidsaktiviteter er noe lengre, rundt 10 kilometer. Disse funnene er i samsvar med den nasjonale undersøkelsen om barns aktiviteter og reiser fra 2005, som viste at barnas organiserte fritidsaktiviteter var lokalisert betydelig lengre unna enn skolen de gikk på (Fyhri og Hjorthol 2006). De som bor i storbyer har signifikant kortere reiser enn andre (1%-nivå).

Tabell 4.5: Gjennomsnittlig reiselengde på følge- og omsorgsreiser for mor eller far i barnefamilier. RVU 2005. Kilometer

	Følge barn til/fra skole/barnehage	Andre følgereiser
Storby, yngste barn 0-9 år	2,6	5,9
Småby, yngste barn 0-9 år, lav inntekt	2,4	12,4
Småby, yngste barn 0-9 år, middels inntekt	2,5	10,1
Utkant, yngste barn 0-9 år, middels inntekt	3,0	9,1
Småby, yngste barn 10-17 år, høy inntekt	6,2	9,8
Utkant, yngste barn 10-17 år	4,6	9,6

TØI rapport 998/2008

Storbyfamilier har de korteste av disse omsorgs- og følgereisene. Spørsmålet er om de må være så lange, eller om foreldre og barn har valgt aktivitetene under forutsetning at de kan kjøre bil dit. Det er et tema som vi kommer nærmere tilbake til i neste kapittel, der vi diskuterer bilens rolle i barnefamiliene.

5. Bilens rolle i barnefamiliene

5.1 Utvikling av bilhold i barnefamilier

Foreldrenes utstrakte bilbruk viser at tilgang til bil er meget bra for de aller fleste. Fra 1992 til 2005 økte personbilparken i Norge med drøyt 400 000 biler, en økning på 25 prosent (tabell 5.1). Befolkningen økte også, men bare med åtte prosent. Den absolutte økningen i befolkningen (300 000) var altså mindre enn økningen i antall personbiler i perioden. Antallet personer pr. bil har derfor gått kraftig ned, fra 2,64 personer for hver registrert personbil i 1992 til 2,27 i 2005.

Tabell 5.1: Antall registrerte personbiler og antall personer i 1992 og 2005. Kilde: Statistisk sentralbyrå

	Registrerte personbiler	Personer	Personer pr. bil
1992	1 619 438	4 273 634	2,64
2005	2 028 909	4 606 363	2,27

TØI rapport 998/2008

Siden bilbestanden har økt mer enn befolkningen i perioden, er det ikke overraskende at bilholdet blant barnefamiliene også har økt. Det gjelder særlig andelen som har mer enn en bil. I 1992 hadde 42 prosent av barnefamiliene to eller flere biler, i 2005 var dette økt til 53 prosent (tabell 5.2). Økningen i flerbilshushold har vært stor i alle familiegrupper med unntak av de som bor i storbyer. Der har andelen som har mer enn en bil økt bare blant dem som har barn under 10 år.

Tabell 5.2: Bilhold etter familietype i RVU 1992 og RVU 2005. Prosent

		Ingen bil	En bil	To eller flere	Sum	Gj.snittlig antall biler
Små barn i storby	1992	7	66	27	100	1,22
	2005	8	60	32	100	1,38**
Store barn i storby	1992	4	59	37	100	1,36
	2005	7	58	35	100	1,44
Små barn i småby	1992	3	57	40	100	1,42
	2005	2	44	53	100	1,62**
Store barn i småby	1992	3	46	51	100	1,60
	2005	1	41	58	100	1,71*
Små barn i resten av landet	1992	3	53	44	100	1,50
	2005	1	38	61	100	1,72**
Store barn i resten av landet	1992	2	48	50	100	1,63
	2005	2	37	60	100	1,77*
Alle barnefamilier	1992	3	55	42	100	1,46
	2005	3	44	53	100	1,64**

TØI rapport 998/2008

***) Antall biler signifikant forskjellig fra 1992 på 1%-nivå, *)sign. 5%-nivå

Tabell 5.2 viser at i gjennomsnitt er det vanligere at barnefamilier har to enn at de har én bil. I mange tilfeller er anskaffelsen av bil nummer to knyttet til å håndtere to arbeidsreiser innenfor avgrensede tidsrammer. *”Arbeidsplassene våre er i og for seg ikke langt unna i luftavstand, men jeg brukte halvannen time med kollektivtransport. Og samme med kona, hun sparte tid på å kjøre. Vurderingen var om vi skulle bytte jobb eller skaffe en ekstra bil. Det å ha tid til barna om ettermiddagen er viktig”* (far i Oslo). *”Det er på grunn av jobb. Vi hadde én bil først, men det gikk ikke”* (mor i Fredrikstad).

Men også barn er viktig som begrunnelse for å ha to biler. *”For oss er det to biler på grunn av barn, levering til barnehage”* (far i Fredrikstad).

”Vi har to biler og Frank sier at vi hadde klart oss med én, men han reiser mye i jobben sin og jeg klarer meg uten bil på jobben, men trenger bil for å kjøre unger. Og for oss å handle på sykkel, vi prøver å handle en gang i uka, da blir det litt for dramatisk med 14 – 15 brød og 20 liter melk, liksom...” (mor i Elverum).

”Vi har to, men jeg maser om at vi skal kutte ut en. Da han er hjemme kan jeg la bilen stå og sykle på jobb. Hvorfor skal vi ha en bil som står i tre uker, han bruker den nesten ikke når han er hjemme heller. Jeg sykler i fem minutter til jobben. Men han er vant til å ha bil og vi ta den når han føler for det og det vil også jeg. Og det å få puslespillet til å gå opp innimellom. Av og til er man avhengig av to biler” (mor i Elverum).

5.2 Store variasjoner i kollektivtilbudet

Som vi viste i kapitlene tre og fire, er bruk av bil for ulike aktiviteter omfattende, særlig gjelder dette barnas egne fritidsaktiviteter. Et interessant spørsmål er i hvilken grad foreldrene oppfatter den omfattende bilbruken nødvendig og om de opplever at det finnes brukbare alternativer til bilen.

Tabell 5.3 Kollektivtilbudet ved boligen etter bosted. RVU 2005. Prosent

Kollektivtilbud ⁶	Svært godt	Godt	Middels godt	Dårlig	Svært dårlig	Sum
Storby, yngste barn 0-9 år	58	31	8	3	1	100
Småby, yngste barn 0-9 år, lav inntekt	13	39	25	15	7	100
Småby, yngste barn 0-9 år, middels inntekt	13	36	26	18	7	100
Utkant, yngste barn 0-9 år, middels inntekt	2	10	17	44	27	100
Småby, yngste barn 10-17 år, høy inntekt	10	35	32	17	5	100
Utkant, yngste barn 10-17 år	0	7	16	52	24	100

TØI rapport 998/2008

Alternativene til bil varierer mye mellom bostedene. Tabell 5.3 viser at kollektivtilbudet er svært forskjellige etter hvor de ulike barnefamilieene bor.

Det er først og fremst store forskjeller mellom storbyfamilier og familier bosatt andre steder i landet. Blant utkantfamilier er det omtrent 75 prosent som har et dårlig eller svært dårlig tilbud, blant småbyfamilieene gjelder det bare 20-25 prosent (tabell 5.3). Dette viser at mange barnefamilier som er bosatt utenfor de større byene er avhengig av bil om avstanden ikke er kort nok til at man kan gå eller sykle innenfor rimelige tidsrammer. Det kollektive reisetilbudet er mye dårligere i Fredrikstad og især i Elverum i forhold til i Oslo. Busstilbudet på Elverum fikk ingen god karakter - ”*Bussopplegget her er tulle, ja, bare en vits, litt irriterende faktisk*” (mødre på Elverum). Ifølge denne gruppen var det dårlig tilpasning mellom behov og tilbud. For barnas aktiviteter var det sjelden slik at bussen kunne brukes både til og fra aktiviteten, ifølge disse foreldrene. Selv om barna kunne ta bussen til aktiviteten, gikk det ingen buss tilbake som passet.

Men også i Oslo opplevde deltakerne i fokusgruppene at det var utilstrekkelig ut fra deres behov. Hvis man skal til sentrum er tilbudet i hovedsak godt, men også i storbyen kan avstandene være lange, og bytting fra buss til trikk tar tid. Med barn er det enda mer krevende. Skal man ha med seg barn er kollektivreise en prøvelse. ”*Jeg synes det er stor forskjell på å gjøre ting og på å gjøre ting med barna. Det er ofte et prosjekt å dra kollektivt med barna, det er masete og de blir utålmodige. Men å dra alene er jo ikke noe problem*” (mor i Oslo).

Jobber man i sentrum mente flere at kollektivtilbudet er utmerket, dessuten er det problematisk å bruke bilen i dette området pga mangel på parkeringsplasser – ”*Jeg bruker 40 minutter fra jeg går hjemmefra til jeg er på kontoret. Jeg jobber veldig sentralt. Tar jeg bil bruker jeg dobbelt så lang tid. Og så har jeg ikke*

⁶ Svært god tilgang til kollektivtransport

Minst 4 avganger per time på hverdager og under 1 km til den holdeplassen som vanligvis brukes

God tilgang til kollektivtransport

2-3 avganger per time på hverdager og under 1 km til holdeplass, eller minst 4 avganger pr time og 1-1,5 km til holdeplassen

Middels god tilgang til kollektivtransport

1 avgang per time på hverdager og under 1 km til holdeplass, eller 2-3 avganger per time og 1-1,5 km til holdeplassen

Dårlig tilgang til kollektivtransport

Avgang hver annen time eller sjeldnere på hverdager og under 1 km til holdeplass, eller 1 avgang per time og 1-1,5 km til holdeplassen

Svært dårlig eller ikke noen tilgang til kollektivtransport

Ikke noe kollektivtilbud innen 1,5 km fra boligen, eller avganger sjeldnere enn hver annen time på hverdager og 1-1,5 km til holdeplassen

parkeringsmuligheter. Da måtte jeg betalt en formue for p-hus. Pluss bomringen, og sitte i kø” (far i Oslo).

For turnus- og skiftarbeidere er det kollektive tilbudet dårlig tilpasset. *”Kona jobber to skift og kjører av gårde om morgenen. Da finnes ikke kollektiv transport, verken hjem eller til jobben. Arbeidstiden er sju til tre, men blir aldri det, så da passer det dårlig med buss. Så det blir bil”*(far i Fredrikstad).

Flere mener også at det er dyrt å reise kollektivt for en hel familie, selv om det fins rabattordninger, som det for øvrig ser ut til at få kjenner til. Vurderingen av kostnadene ved å bruke kollektivtransport gjøres imidlertid ved å sammenlikne billettprisene med bensinbruk, andre kostnader ved bilbruken regnes ikke inn. Dette kommer vi tilbake til i kapitlene seks og sju.

Flere mener at komforten på det kollektive tilbudet heller ikke er god nok. *”Jeg skulle gjerne reist kollektivt, ... men de gangene jeg prøvde måtte jeg stå hele veien”* (far i Oslo). Folk klager også på dårlig pålitelighet. *”Tre ganger har det vært feil på signalanlegget dette halvåret. Jeg sendte klage en av gangene”* (far i Fredrikstad).

5.3 Bil er normen

Kapitlene 3 og 4 viser at bilbruken er høy der barn er involvert i aktiviteten. De aller fleste foreldrene mente at oppfølging av barnas aktiviteter var vanskelig å få til uten bil, enten ved at de kjørte selv eller at det ble organisert samkjøring. *”Har du barnehageunger er det nesten umulig. Men når du får ungene på skolen går det an å sette dem på en buss når de er 10-12 år. Jeg tror det hadde blitt litt mer ringing til andre foreldre for å samkjøre mer [uten bil]”* (mor i Fredrikstad).

En stor majoritet av foreldrene mente at bilen var nødvendig for å klare hverdagen med barn. Sitatet under illustrerer at dette kan betraktes som en strukturell fortelling – en allmenn sannhet som det ikke settes spørsmålstegn ved. *”Foreløpig har jeg ikke behov. Men jeg ser jo at når barna blir så store at de begynner med håndball eller fotball, så må jeg ha bil. Men det handler om økonomi og miljø. Men først og fremst er det fordi jeg ikke trenger det (nå). Det går fint uten”* (mor i Oslo uten bil).

Uttalelsen viser hvor dypt forankret oppfatningen om at bil er nødvendig dersom man har barn sitter. Denne moren har bosatt seg sentralt i Oslo for å slippe å være avhengig av bil. Hun har de fleste av sine og barnas aktiviteter innenfor gang- og sykkelrekkevidde, i tillegg til at det kollektive tilbudet er godt der hun bor.

En annen mor sier - *”Det jeg synes ville vært veldig trist uten bil, var at ungene ikke hadde blitt fulgt opp, for når du er tenåring og vokser litt til, viktig at du har foreldre som følger opp i stedet for å bare sende tolvåringen med buss til byen, fordi jeg ikke rekker å bli med den bussen til byen”* (mor i Fredrikstad). Å følge barn til aktivitetene oppfattes klart som en del av det å være ”en god mor eller far”. Selv en tolvåring, som i dette tilfellet, følges eller kjøres til fritidsaktiviteten.

Samtidig var det også flere foreldre som syntes at kjøring av barn kunne ta overhånd. *"Det er mange som henter unger som er 15-16 selv om de går på skole nært. At det går an!"* (far i Fredrikstad).

Men barn bruker også sykkelen. I enkelte familier er foreldre bevisste på at barna skal klare transporten selv. *"Hjemme har det vært sånn at er det innen sykkelrekkevidde, så sykler de selv. Hvis ikke får de leke hjemme i gården, det har vi vært harde på. Bare for at de ikke skal bli bortskjemte med kjøring"* (far i Fredrikstad).

Men foreldrene vil også begrense syklingen. *"Å sykle når det er lyst ute, nå er det lyst lenge, flere mennesker ute. Da er det greiere å sykle. Men er det kvelden og mørkt da henter vi, ikke aktuelt å sykle hjem på egen hånd"* (mor i Fredrikstad).

I spredtbygde områder er problemet at det ikke er tilrettelagt for sykling. Man slipper ikke ut barn og unge på trafikkerte veier som mangler gangvei eller sykkelsti. *"Jeg som bor på landet. Der er det ikke utbygd sykkelvei. De kan verken gå eller sykle til skolen. Det er et minus. De kjøres for det meste, og av og til tar de buss"* (far i Fredrikstad).

"Farlige fremmede" (stranger danger) kan også oppleves som en trussel for barns mulighet til å ferdes alene. *"Men det har vært litt små..., en blotter, så det er liksom sånn... og en annen kassebil som er blitt oppdaget, sånne ting som gjør at man kjører ungene sikkerhetsmessig. Man vil ikke ha en sjuårig gammel jente syklende på sykkel rett og slett"* (mor i Fredrikstad).

Foreldrene er i utgangspunktet klare i sine uttalelser om bilens nødvendighet når man har barn, selv de som ikke har bil. Samtidig vil mange av dem at barna skal være selvstendige og komme seg fram ved egen hjelp. Men det er en rekke problemer knyttet til sykling og gange også gjennom mangel på tilrettelegging, trafikkfarer, klima, mørke osv. Foreldrene opplever dette som et dilemma. Ingen vil utsette sitt barn for farer, samtidig som de selv gjennom utstrakt kjøring er med på å øke trafikkproblemene.

5.4 Tidsknapphet, vane og planlegging

Tid, eller snarere mangel på tid, er den enkeltfaktoren som oftest fremheves som begrunnelse for å bruke bil framfor noe annet transportmiddel eller reisemåte av foreldrene. *"Vi har jo valgt å ha bilen for å ikke ha tidsklemme"* (far i Oslo).

Argumentet gjelder stort sett uansett hvor intervjupersonene bor. Vi finner imidlertid noen forskjeller som kan knyttes opp mot hvilke alternativer som er til stede. En mulig reduksjon av bilbruk ble trukket inn i diskusjonen for å undersøke hvilke valgmuligheter de forskjellige familiene syntes de hadde.

"Vi prøver å la bilen stå så mye som mulig siden den blir brukt av meg mye i forbindelse med jobben. Men det er vanskelig å la bilen stå fordi det er dårlig utbygd med offentlig transport, særlig på kvelden. I og med den berømte tidsklemma må man prøve å knipe fem minutter her og der. Selv om det er et dyrt alternativ med personbil og det ikke er miljøvennlig velger vi det" (far i Fredrikstad).

Følgende dialog fant sted blant foreldre til barn i alderen 10-15 år i Elverum med tanke på en situasjon uten bil:

- Mor: *Å, snakk om dårlig tid da, bare stress og mas og grining*
- Far: *stå opp en time før da*
- Mor: *sikkert halvannen for meg*
- Mor: *og hvor sliten ville man ikke være når man kommer hjem*
- Mor: *bruker en halv time på å vekke fjortenåringen hver bidige morgen*

Ikke alle er enige i dette med tidsklemma, men mener at her har foreldrene selv et valg. *”Nei, tidsklemme er et forslitt uttrykk, føler jeg. Det er noe en selv velger å kaste seg utpå. Er man aktiv selv og ungene vil prøver forskjellige ting, egne valg alt sammen. Ære være de som setter begrensninger for å roe ned innimellom, men vi er nå ikke sånn”* (far i Elverum).

Dersom bilen er tilgjengelig, brukes den stort sett til det meste. Flere peker på at det å bruke bilen er en vane. *”Skal du ned på Rema og kjøpe melk og brød for du har glemt det. Tre minutter å kjøre ned, men setter meg i bilen. Sykkelen står ute i gården og den går jeg glatt forbi og setter meg i bilen fordi jeg rett og slett er lat”* (far i Fredrikstad).

”Jeg kunne fint syklet til jobben men kjører bil likevel. Skylder på at hvis jeg skal handle mye, men det er egentlig ingen unnskyldning ”(mor i Fredrikstad).

En del har tro på at hvis man planlegger er det mulig å redusere bilbruken en del. Slik det er nå er bilen stort sett lett tilgjengelig, og det er liten motivasjon for ikke å bruke den. Den forenkler hverdagslivet til barnefamiliene. Annen forskning har vist at med økende bruk av mobiltelefon reduseres også behovet for planlegging mellom familiemedlemmer ytterligere (Hjorthol 2008).

Disse foreldrene i Oslo har litt ulik praksis. *”Vi tar det på sparket”* (mor i Oslo). *”Hos oss er det veldig strukturert. Vi setter oss ned hver søndag kveld og planlegger hvem som leverer, henter, hvem som blir med på kamp og trening. Det er veldig strukturert. Det går nesten på skinner. Vi har daglige rutiner. Det er sjelden vi tar ting på sparket”* (far i Oslo).

Vi tar det veldig på sparket. Hvis vi finner ut at vi skal handle rusler vi ned på Prix. Og ingen faste aktiviteter. Jeg kjenner at jeg ikke liker å ha veldig struktur på livet mitt. Det er nok med jobben, altså. Mer enn nok struktur der. Det føles veldig ufritt å leve sånn” (mor i Oslo).

”Barnas kamper og trening er det struktur på, men egne aktiviteter er ikke like strukturert” (far i Oslo).

”Vi har tre små barn, så vi er nødt å ha en viss grad av planlegging. Når det gjelder handling gjør vi det en gang i uka, kanskje to” (far i Oslo).

Flere foreldre mente at med en bedre planlegging kunne de klare flere oppgaver i hverdagen uten bil.

”Men hvis man virkelig legger godviljen til og planlegger litt og benytter seg av kollektivtilbudet som tross alt er, så tror jeg de fleste ville fått det til” (far i Elverum). *”Du kan bruke kollektivt, gå tilbake til det. Det gikk jo bra de årene jeg gjorde det. Du kom inn i en rutine som var helt grei og det var ikke andre*

alternativer. Det går jo det, det er rett og slett makelighetshensyn som er årsaken” (far i Elverum). ”Må man, så må man og da klarer man det. Det er noe med vanen. Du klarer å planlegge litt annerledes” (mor i Elverum).

Andre var mindre optimistiske med tanke på å skifte fra bil til kollektivt. ”Hvis jeg kunne byttet til kollektiv ville jeg gjerne gjort det. Men det lar seg ikke gjøre, det er ikke lagt opp til at det er gjennomførbart. Pluss at det koster omtrent det samme som å kjøre alene i bilen ” (far i Fredrikstad).

”Jeg må ha bil i jobben, så jeg måtte funnet en annen jobb. Funnet meg jobb lokalt. Kollektivtrafikken måtte blitt utbygd ” (mann i Fredrikstad).

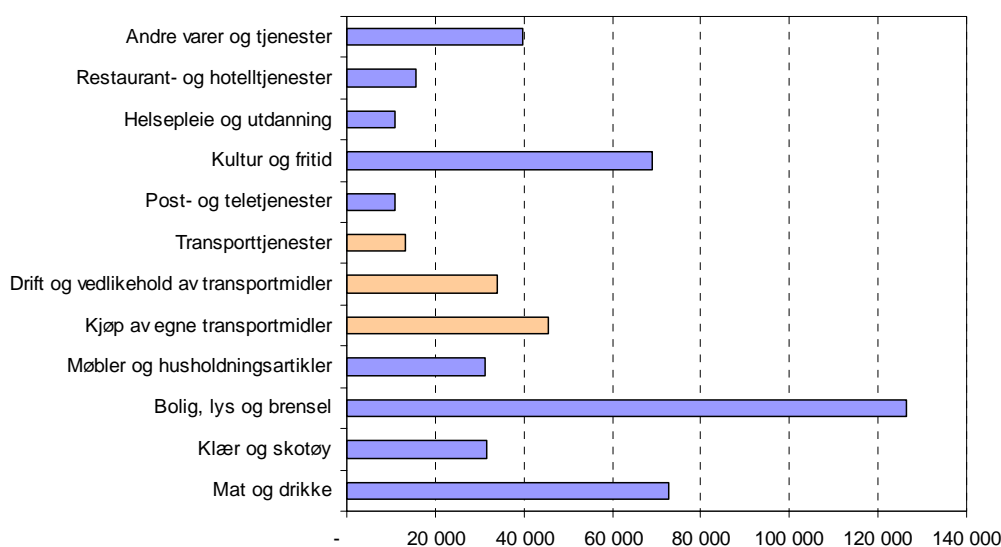
Sitatene over viser at bilen er innvevd i barnefamilienes hverdagsliv. For de aller fleste er den tilgjengelig når de måtte ønske det, og statistisk er det vanligere med to enn med én bil i en gjennomsnittlig norsk barnefamilie. Motivasjonen for *ikke* å bruke bilen er for de fleste *ikke* til stede. Miljøaspektet nevnes av enkelte, helse framheves også, men ikke av mange. Utvikling av barns selvstendighet er ytterligere et aspekt. Kostnadene kommer vi tilbake til i kapittel seks.

En del forsøker å begrense bruk av bil i nærmiljøet og til en del av barnas aktiviteter. De fleste av barna kommer seg til skolen enten til fots, på sykkel eller med skolebuss, men når det gjelder fritidsaktivitetene, er det bilen som er den vanligste reisemåten. Organisert samkjøring ser ut til å være en måte å redusere bilbruken på, men hvor vanlig dette er, kan vi ikke si noe om på grunnlag av fokusgruppene. Det nevnes ikke av særlig mange.

6. Transportkostnader

6.1 Transport utgjør nesten en femtedel av forbruket

Forbruksundersøkelsene fra Statistisk sentralbyrå gir informasjon om hvor mye ulike typer av husholdninger bruker på transport. Vi har sett på et gjennomsnitt for årene 2004-2006. I gjennomsnitt representerer transport ca 18 prosent av husholdningenes forbruk. Bolig, lys og brensel utgjør 25 prosent. Til sammenlikning utgjør utgifter til mat og drikke ca 11 prosent. Transport er den nest største forbrukskategorien etter bolig i Norge.



TØI rapport 998/2008

Figur 6.1: Forbruksutgifter for par med hjemmeboende barn. Kilde: Forbruksundersøkelsen 2004-2006, Statistisk sentralbyrå

En gjennomsnittlig husholdning bruker i løpet av ett år 32 000 på kjøp av transportmidler, 22 000 på drift og vedlikehold, og 9 000 på kjøp av transporttjenester (tabell 6.1). Enpersonhusholdninger og enslige forsørgere har lavest utgifter til transport, mens par med større barn har de høyeste utgiftene.

Tabell 6.1: Transportutgifter etter husholdningstype. Kilde: Forbruksundersøkelsen 2004-2006, Statistisk sentralbyrå

Husholdningstype	Kjøp av egne transportmidler	Drift og vedlikehold	Transporttjenester	Totalt
Alle husholdninger	32 000	22 000	9 000	63 000
Enpersonhusholdninger	15 000	12 000	7 000	33 000
Par uten barn	45 000	23 000	8 000	77 000
Par med barn, yngste barn 0-6 år	44 000	33 000	11 000	88 000
Par med barn, yngste barn 7-19 år	48 000	36 000	15 000	100 000
Mor eller far med barn, yngste barn 0-19 år	18 000	17 000	7 000	41 000
Andre husholdninger	49 000	26 000	10 000	85 000

TØI rapport 998/2008

Lavere utgifter i storbyene

Bosatte i de store byene har noe lavere utgifter til transport enn bosatte andre steder (tabell 6.2). Husholdene i storbyene brukte ca 56 000 kr på transportformål. Hushold i andre deler av landet brukte nesten 10 000 kr mer. For husholdningene i storbyen utgjør ca 45 prosent av disse kostnadene kjøp av egne transportmidler, for bosatte i andre deler av landet utgjør denne posten godt over halvparten av transportutgiftene. Kjøp av transporttjenester, dvs. kollektivtransport totalt, utgjør nesten 30 prosent av kostnadene for storbyhusholdningene. Til sammenlikning representerer utgiftene til kollektivtransport ikke mer enn åtte prosent for husholdningene som er bosatt i spredtbygde strøk.

Tabell 6.2: Transportutgifter etter bosted. Kilde: Forbruksundersøkelsen 2004-2006, Statistisk sentralbyrå

Bosted	Kjøp av egne transportmidler	Drift og vedlikehold	Transporttjenester	Totalt
Spredtbygd strøk	33 000	26 000	5 000	64 000
Tettbygd strøk (utenom Oslo, Bergen og Trondheim)	35 000	22 000	8 000	65 000
Oslo, Bergen og Trondheim	25 000	18 000	13 000	56 000

TØI rapport 998/2008

Utgifter henger sammen med inntekt

Inntekten er naturlig nok avgjørende for forbruket også av transport, både anskaffelse og vedlikehold av transportmidler og kjøp av transporttjenester. Forbruksundersøkelsen viser at det er store variasjoner i kostnader knyttet til forbruk av transport (tabell 6.3). De store kostnadene er først og fremst knyttet til kjøp og vedlikehold av transportmidler. Mens familier med en husholdsinntekt under 390 000 kroner bruker ca 21 000 kroner per år på kjøp av transportmidler, bruker familier med en husholdsinntekt på mellom 480 000 og 540 000 kr ca 43 000 kr per år, altså mer enn dobbelt så mye. Siden de aller fleste familier har bil, betyr dette at høyinntektsgruppene har dyrere og flere biler. Når det gjelder

kjøp av transporttjenester, bruker familier med den høyeste husholdsinntekten rundt tre ganger så mye som de andre.

Tabell 6.3: Transportutgifter etter inntekt. Par med barn. Kilde: Forbruksundersøkelsen 2004-2006, Statistisk sentralbyrå

Husholdningsinntekt	Kjøp av egne transportmidler	Drift og vedlikehold	Transporttjenester	Totalt
Alle par med barn	46 000	35 000	13 000	94 000
Under 390 000	21 000	25 000	8 000	54 000
390 000-479 999	37 000	35 000	10 000	82 000
480 000-539 999	43 000	31 000	10 000	84 000
540 000-619 999	53 000	35 000	9 000	96 000
620 000-819 999	49 000	35 000	16 000	100 000
820 000-	77 000	49 000	36 000	162 000

TØI rapport 998/2008

Utgifter henger sammen med barnas alder og antall

I tabell 6.1 så vi at familier der yngste barn er mellom 7 og 19 år har det største forbruket til transport, ca 100 000 kr. Ca halvparten går til kjøp av transportmidler, men en relativt stor andel, 15 prosent går til kjøp av transporttjenester. Dette gjenspeiler antakelig at de større barna er på farten uavhengig av foreldrene.

Gjennomsnittsforkbruket i en firepersonersfamilie er ca 94 000 kr, der halvparten går til innkjøp av transportmidler, 35 prosent til vedlikehold og 15 prosent til kjøp av transporttjenester.

Tabell 6.4: Transportutgifter etter antall personer i husholdningen. Kilde: Forbruksundersøkelsen 2004-2006, Statistisk sentralbyrå

Antall personer	Kjøp av egne transportmidler	Drift og vedlikehold	Transporttjenester	Totalt
1 person	15 000	12 000	7 000	33 000
2 personer	40 000	22 000	8 000	70 000
3 personer	48 000	30 000	11 000	88 000
4 personer	47 000	33 000	14 000	94 000
5 personer	45 000	42 000	12 000	98 000
6 eller flere personer	34 000	31 000	14 000	79 000

TØI rapport 998/2008

6.2 Hva koster det å ha bil?

Kostnader knyttet til bilbruk og bilhold avhenger av størrelsen på mange ulike komponenter, for eksempel prisen på drivstoff, årsavgift, forsikring, renter, avskrivninger, vedlikehold, parkeringer, bompenger etc. Myndighetene bruker ulike økonomiske virkemidler som påvirker størrelsen på disse kostnadselementene. Aktuelle økonomiske virkemidler som kan påvirke

tilgjengelige transportressurser for husholdningen og deres reisemønster kan være vegprising, endringer i bompengesatsen og endring i prisen på drivstoff.

Den enkelte trafikant tar som regel ikke hensyn til den ulempen han eller hun påfører andre når vedkommende velger transportmåte. De fleste trafikanter velger transportmåte ut fra de priser og kostnader man selv opplever, eller ut fra andre hensyn som tid, bekvemmelighet etc. Mange trafikanter undervurderer den faktiske kostnaden ved å bruke bil (Hjorthol et al 1990; Turrentine & Kurani 2007). En mulig årsak til dette er at man bare tar hensyn til de distanseavhengige kostnadene knyttet til den faktiske bruken av bilen, mens kostnadene til bilhold ikke blir tatt med når man velger reisemåte.

Opplysningsrådet for Veitrafikken har regnet ut hvor store kostnader det er forbundet med bilhold og bilbruk (referert i Nettavisen 09.05.2008). Drivstoffet står for en femtedel av utgiftene, avskrivning utgjør rundt en tredel, mens renter og forsikring utgjør 25 prosent av utgiftene. En småbil koster rundt 50 000 kr i året, mens en bil i mellomklassen koster rundt 80 000 kr, ekskludert parkeringskostnader, bompenger og fergebilletter.

Høye engangsavgifter

Engangs- eller registreringsavgiften må betales for alle nye biler. Den er fra 2007 bygget opp av tre deler, basert på vekt, motorens effekt og CO₂-utslipp, i tillegg til vrakpant (1 300 kr) og merverdiavgift på bilens tollverdi. Eksempelberegninger fra Opplysningskontoret for veitrafikken viser at for en Toyota Aygo 5-dørs 1,0 som koster rundt 150 000 kr, utgjør avgiftene 40 000 kr, eller 27 prosent. En bil i to-millioners klassen vil ha avgifter som utgjør rundt nærmere halve prisen (referert i Aftenposten 06.12.2007). For brukte biler må det betales en omregistreringsavgift som fastsettes ut fra biltype, vekt, størrelse og årsmodell, og den varierer mellom 1 484 til 21 218 kroner i 2008. Årsavgiften for personbiler er for 2008 på 2 660 kroner. For dieseldrevne personbiler uten fabrikkmontert partikkelfilter er avgiften 3 090 kr.

Tabell 6.5 viser at bilholdet øker med inntekt, men at det først og fremst er de med lavest inntekt som skiller seg ut. Når inntekten kommer over et visst nivå, har "alle" bil. Vi ser også at kun tre prosent av de som bor i husholdninger med barn er uten bil, noe som bekrefter barnefamiliens "storforbruk" av bil.

Tabell 6.5: Antall biler som husholdningen eier eller disponerer etter bosted, kollektivtilbud, familietype, yrkesaktivitet og inntekt. Prosent. (Kilde: Vågane (2006))

	Ingen bil	Én bil	Minst to biler	Sum
<i>Alle</i>	13	48	39	100
<i>Familietype</i>				
Enpersonhusholdning	42	53	5	100
Flerpersonhusholdning m. barn	3	42	54	100
Flerpersonhusholdning u. barn	12	52	36	100
<i>Husholdningsinntekt</i>				
Under kr 150.000	61	35	4	100
Kr 150.000-299.999	28	63	10	100
Kr 300.000-449.999	10	65	25	100
Kr 450.000-599.999	2	50	48	100
Kr 600.000-749.999	2	43	55	100
Kr 750.000 og over	2	34	64	100

TØI rapport 998/2008

6.3 Godtgjørelse av utgifter

Et lite mindretall får dekket sine transportutgifter i tilknytning til arbeidsreisen av arbeidsgiver (tabell 6.6). Det gjelder for rundt 15 prosent, og det er ikke store variasjoner i hvem som får dekket utgiftene. Støtte til kollektivtransport er bare aktuelt for noen i de største byene.

Tabell 6.6: Godtgjørelse av utgifter til arbeidsreisen. Personer i barnefamilier. RVU 2005. Prosent

	Ingen godtgjørelse	Alle utgifter dekket	Firmabil	Støtte til bil	Kollektivtransport	Annet	Sum
Storby, yngste barn 0-9 år	88	2	3	4	2	1	100
Småby, yngste barn 0-9 år, lav inntekt	83	2	6	6	1	2	100
Småby, yngste barn 0-9 år, middels inntekt	86	5	4	4	-	1	100
Utkant, yngste barn 0-9 år, middels inntekt	83	9	2	4	-	2	100
Småby, yngste barn 10-17 år, høy inntekt	86	3	5	5	-	-	100
Utkant, yngste barn 10-17 år	83	5	3	7	-	3	100

TØI rapport 998/2008

6.4 Kunnskap om kostnadene ved bilhold

Det koster å ha bil. Utgiftene knyttet til bilhold blir ofte ikke gjenstand for samme oppmerksomhet som utgiftene knyttet til bilbruk. I tillegg vil kunnskapene om hva bilen faktisk koster variere (Hjorthol et al 1990). De som har trang økonomi vil ofte ha bedre oversikt enn mange av dem som ikke trenger å være like forsiktige med sine utgifter. Det er også naturlig å tro at mor (far) ikke kjenner familiens totale utgifter til bil om det er far (mor) som har ansvar og oversikt over økonomien. En undersøkelse for Posten fra 2004, gjennomført av MMI, viste at 57 prosent av kvinnene og 40 prosent av mennene ikke visste hvor store bilutgifter de hadde (referert i Stavanger Aftenblad 26.10.2004). I fokusgruppene våre var både kvinner og menn representert, uten at det gav tydelige signaler om hvem som hadde best oversikt.

Vi var heller ikke opptatt av å presse fram et tall for de totale kostnadene, men var mer opptatt av prosessen fram til å beregne de totale kostnadene.

Sitatene under illustrerer tankene rundt bil og kostnadene forbundet med bruk av den.

"Jeg merker at en stor del av lønna går med til den bilen. Det er litt ergerlig" (mor i Oslo).

"Jeg har aldri orka å bruke energi på det [drivstoffprisen]. Jeg kjører til det er nesten tomt, så fyller jeg" (mor i Oslo).

"Når det blir så høy pris, og også for å passere bomringen, så gjør kanskje folk sånne valg som å jobbe i nærheten. For jeg merker jo at det går veldig mye penger på den bilen som jeg skulle ønske jeg kunne bruke på andre ting" (mor i Oslo).

"Det er ikke et regnestykke du har lyst å ta en gang" (far i Fredrikstad).

"Vi kan godt huffe litt når noe [bompenger] skjer, men så venner vi oss til det" (far i Fredrikstad).

"Det er et tapsprosjekt uansett da" (mor i Fredrikstad).

"Jeg er avhengig av bil likevel jeg, så det spiller ingen rolle. Jeg må betale det det koster, men jeg liker det ikke. Ved neste Stortingsvalg vil jeg jo se hvem som sier noe om det, for det betyr veldig mye for lommeboka mi" (far i Fredrikstad).

"Det er ikke prisen isolert, men mer signalet ved at prisen øker og at noen ønsker at bilbruken totalt sett skal ned. Mer dårlig samvittighet hvis du tar bilen da du ser at du ikke trenger den enn økonomien" (far i Elverum).

Vil helst ikke vite hva bilen koster

Alle vet at det er dyrt å ha og bruke bil, men fordi bilen anses som nødvendig, gir mange uttrykk for at de helst ikke vil vite hvor mye bilen koster. Den første reaksjonen er ofte slik; man er redd for at ens forestillinger om hva det egentlig koster å ha bil utelater viktige momenter. *"Jeg vil ikke vite hva det koster. Det koster nok mer enn man tror"* (mor i Oslo). *"... det regnestykket har jeg ikke tatt, helt bevisst, vil ikke vite det. Bare ser regningen kommer og så rister jeg på hodet og smiler litt pent for meg selv og later som det er moro å betale den"* (far i

Fredrikstad). Noen er engstelige for at de skal finne ut at de egentlig ikke har råd til å ha bil. *”Tror de fleste er sånn at det man ikke ser tenker man ikke så mye over, hvis jeg begynner å regne på det komme jeg til å selge den, finner ut at jeg har jo ikke råd. Men med alt annet så synes det ikke så godt”* (mor i Elverum)
”Jeg tør ikke regne på det. Er livredd for å finne ut hva det koster, hadde fått litt vondt i selvbildet” (far i Elverum).

Hvor god oversikt man har over de totale kostnadene til bilhold varierer. Det er få som har fullstendig oversikt over kostnadene. Det er flere som har omtrentlig oversikt over hva de bruker på bensin, for eksempel i forhold til hva en full tank koster, eller hvor mye drivstoff de bruker på en måned, og også andre komponenter som forsikring, uten at de nødvendigvis har summert kostnadene. *”Jeg vet hva bensinen koster i hvert fall, men hvis du legger på alt det andre, hvor mye det koster å ha bil, det tror jeg koster veldig mye mer enn vi egentlig tror. Avgifter er en ting, men vedlikehold. Tror nesten en halv nettoinntekt går med på å holde de to bilene”* (far i Elverum). I tillegg har de en del omtrentlige beregninger som de har fra andre kilder. *”Regner man ikke 40 000 hvis man kjøper 20 000 i året, mener jeg har hørt det, gjennomsnittlig bilhold”* (far i Elverum). Flere oppgir kostnadene uten f.eks verditap og avskrivning, selv om de vet at de også burde tatt det med. *”... pr bil, hvis du skal låne penger og forsvare renter og avdrag og drivstoffkostnader på en bil så er jeg helt sikker på at det er på minst 60 000 i året, verditap i tillegg”* (far i Elverum).

Drivstoffprisen får mest oppmerksomhet

Det er drivstoffprisen som nevnes først, men det er stor enighet om at det ikke er bare den som utgjør kostnadene og at man må ta alle elementene i betraktning. *”... men det verste er at bensinprisen er ikke den største utgiften på en bil”* (far i Fredrikstad). Forsikring, reparasjoner og årsavgift nevnes ofte i tillegg til drivstoffutgifter. I tillegg er en del opptatt av innkjøpspris, verditap og låneutgifter/renter, og noen nevner veiavgift, bompenger og parkering. Andre utgifter som nevnes er EU-kontroll, vedlikehold, vask, måking, dekklager, garasje, utstyr (barneseter, skiboks), samt egenandel og bonustap ved ulykke.

”Alle” vet at verditap er viktig, men de har ikke noe konkret å forholde seg til. Noen har regnet på hvor mye de bruker på drivstoff, andre ikke. De som har to biler har gjerne et mer bevisst forhold til hvor mye bilene bruker av drivstoff i forhold til hverandre. Kostnadene til forsikring er de bevisst på fordi de kan være relativt høye. *”Ganske tøft når forsikringen kommer, syns jeg”* (mor i Oslo).

Årsavgift og engangsavgift på nye biler oppfattes ikke som den viktigste kostnaden, men mange mener at avgiftene hindrer overgang til mer miljøvennlige biler med lavere utslipp. *”Nyere biler er mer miljøvennlig og hvis man kunne gått ned på engangsavgiften kunne kanskje flere kjøpt seg nyere bil”* (far i Elverum). *”... litt morsomt at de legger på avgifter på bil for at den er så forurensende, hadde vært lurere å senke den så folk byttet ut bilparken og fått biler som bruker mindre”* (far i Fredrikstad). *”Nå er det lavere årsavgift på biler som er mer enn 12 år gamle, ikke akkurat stimulerende”* (mor i Fredrikstad).

Finne den laveste prisen

Bilen anses som ganske nødvendig i hverdagen, men det er flere tiltak som kan settes i verk for å få ned kostnadene. Drivstoffprisen har stor betydning, og det er mange som tilpasser hvilket tidspunkt de fyller drivstoff. Vanligvis har prisene vært lavest mandag morgen, og mange passer på å fylle opp tanken da. *"... passe på å fylle på søndag eller mandag for å få det så billig som mulig"* (mor i Fredrikstad). I tillegg er mange bevisst på hvilket drivstofforbruk deres bil har, og flere har byttet eller vurdert å bytte til biler som har lavere drivstofforbruk.

Forsikring er også en stor utgiftspost, og som det er mulig for den enkelte å justere om man velger det beste tilbudet. Mange har derfor rutine for å sammenligne prisene fra flere selskaper med jevne mellomrom. *"... forsikring føler jeg at vi tenker på, vi hopper, tar kontakt annethvert år, det er penger å tjene på det, overraskende store forskjeller"* (far i Elverum).

Utgifter til reparasjon og vedlikehold kan være høye. På det sentrale østlandsområdet er det derfor mange som drar til verksteder i Sverige for å redusere utgiftene. *"Vi har kjørt til Sverige og hatt servicene der, det er røfflig halve prisen, på merkeverksted"* (far i Fredrikstad).

Kunnskapen om hva bilen koster den enkelte familie er svært varierende og som regel ufullstendig eller mangelfull. Drivstoffprisen er enklest å forholde seg til fordi den er synlig og aktuell i det daglige forbruket. For de som bor i Oslo er bompenger også et synlig kostnadselement, men begge disse komponentene utgjør en mye mindre kostnad enn hva de faste utgiftene utgjør. En del vegrer seg mot å ta inn over seg hvor høye de egentlig er.

7. Hva skjer hvis transportkostnadene øker?

For å belyse virkningen av økte transportkostnader på flere måter enn gjennom fokusgrupper og reisevaneundersøkelser har vi også valgt å gjøre egne modellberegninger i et allerede godt etablert modellverktøy. På den måten kan vi kontrollere for flere effekter samtidig, og se på relative endringer ved bruk av elastisiteter.

I dette kapitlet vil vi derfor presentere noen beregninger fra de regionale persontransportmodellene, som tar for seg effekten av en økning i prisen på drivstoff og en økning i bompengesatsen på reisehyppigheten. Vi presenterer også funn fra fokusgruppene for å illustrere hvilke konsekvenser slike endringer kan få.

7.1 Modellberegninger

Elastisitet er et mål på følsomheten i en variabel ved endring i en annen variabel. Elastisiteter viser relativ endring (endring i prosent) og er derfor uavhengig av måleenhet. Ved å bruke elastisiteter kan vi derfor sammenlikne resultater fra ulike studier. En priselastisitet er et uttrykk for hvor mye etterspørselen endrer seg når prisen endrer seg. Den direkte priselastisiteten viser hvordan etterspørselen etter et gode påvirkes av endring i prisen på det samme godet. Den direkte priselastisiteten er som regel negativ fordi konsumenten ønsker å konsumere mindre av et gode som øker i pris.

Beregninger fra de regionale persontransportmodellene som er gjennomført i dette prosjektet gir elastisiteter som funksjon av drivstoffpris og som funksjon av bompengesatser. Det er gjort egne modellkjøringer for dette prosjektet for å få frem virkningen av endring i drivstoff og bompenger fordelt på husholdningstype og type transportmiddel.

Modellberegningen er en fortsettelse av det arbeidet som ble gjort i forbindelse med følsomhetsanalyser for persontransport basert på grunnprognosene for Nasjonal Transportplan 2010-2019. Vi baserer oss på de forutsetningene som modellen bygger på. Persontransportmodellene er utviklet for å gi best mulig samsvar med data fra reisevaneundersøkelser og trafikktegninger, og er ikke kalibrert for ekstreme fremtidsscenarioer. Resultatene er derfor grove mål på effekten av ulike tiltak (Steinsland og Madslie 2007).

Drivstoff

Tabell 7.1 viser etterspørselastisiteter i antall turer⁷ som funksjon av drivstoffpris fordelt på husholdningstype og transportmiddel. Disse elastisitetene sier altså noe om hva som skjer med reiseomfanget når prisen på drivstoff endres. Drivstoff utgjør ca halvparten av de totale distanseavhengige bilkostnadene⁸ (Steinsland og Madslie 2007).

Som forventet finner vi negative verdier for bil og positive for kollektive transportmidler samt sykkel og gange. Det betyr at en økning i drivstoffprisen fører til reduksjon i antall turer med bil, både som fører og som passasjer, og en økning i antall turer med kollektive transportmidler, samt gang- og sykkelturet. Tabellene viser at enslige med barn er minst følsomme for en endring i drivstoffprisene, men forskjellene er svært små, og man skal derfor være forsiktig med å generalisere ut fra dette resultatet. Vi ser også at en økning i drivstoffprisene fører til mindre reduksjon i antall bilturer for barnefamilier generelt sammenliknet med andre familietyper, selv om forskjellene er marginale.

Tabell 7.1: Etterspørselastisiteter i antall turer pr yrkesdøgn, som funksjon av drivstoffpris, fordelt på transportmiddel og husholdningstype.

	Bilfører	Bilpassasjer	Kollektiv	Sykel	Gang
Alle husholdninger	-0,08	-0,14	0,19	0,12	0,14
Enslige med barn	-0,06	-0,11	0,13	0,10	0,11
Par med barn	-0,07	-0,11	0,20	0,13	0,15
Familietyper uten barn	-0,08	-0,15	0,19	0,12	0,14

TØI rapport 998/2008

I tabell 7.2 er elastisitetene fordelt på formål og familietype. Det er liten forskjell mellom familietyperne. Det er handle- og servicereisene med bil som er mest prisfølsomme for alle gruppene.

⁷ En tur defineres som en reise mellom to soner, en opprinnelsessone og en destinasjonssone (Steinsland og Madslie 2007).

⁸ I følge Håndbok 140 (Statens vegvesen 2006) er de distanseavhengige bilkostnadene 2,08 kr per km. Av dette utgjør kapitalkostnader, dvs. bilen verdifall når kilometerstanden øker, 70 øre, drivstoffkostnader utgjør 69 øre og resten er olje, dekkslitasje og reparasjoner. I transportmodellene brukes kilometerkostnader på 1,4 kr pr kilometer, og dette skyldes trolig at kapitalkostnadene holdes utenfor fordi trafikantene ikke tar hensyn til bilens verdifall i sitt valg av transportmiddel, vegvalg og reisemønster. Av de 1,4 kr pr km antas derfor drivstoffkostnadene å utgjøre 69 øre og dermed ca 50%.

Tabell 7.2: Etterspørselastisiteter i antall turer pr yrkesdøgn, som funksjon av drivstoffpris, fordelt på transportmiddel, husholdningstype og reiseformål.

	Bilfører	Bilpassasjer	Kollektiv	Sykkel	Gang
<i>Enslige med barn:</i>					
Arbeid	-0,06	-0,06	0,20	0,09	0,09
Tjeneste	-0,05	-0,10	0,16	0,12	0,10
Service	-0,09	-0,25	0,17	0,15	0,19
Besøk	-0,08	-0,09	0,09	0,12	0,12
Annet	-0,04	-0,06	0,06	0,05	0,05
Totalt	-0,06	-0,11	0,13	0,10	0,11
<i>Par med barn:</i>					
Arbeid	-0,09	-0,02	0,28	0,15	0,13
Tjeneste	-0,06	-0,07	0,22	0,17	0,14
Service	-0,10	-0,24	0,24	0,19	0,24
Besøk	-0,08	-0,09	0,12	0,13	0,14
Annet	-0,04	-0,06	0,09	0,07	0,07
Totalt	-0,07	-0,11	0,20	0,13	0,15
<i>Familietyper uten barn:</i>					
Arbeid	-0,09	-0,06	0,22	0,09	0,09
Tjeneste	-0,07	-0,10	0,18	0,12	0,10
Service	-0,10	-0,29	0,20	0,17	0,20
Besøk	-0,09	-0,10	0,14	0,15	0,15
Annet	-0,05	-0,07	0,11	0,09	0,07
Totalt	-0,08	-0,15	0,19	0,12	0,14

TØI rapport 998/2008

Enkelte tidligere beregninger av priselastisiteten for drivstoff er også lave, for eksempel så har Norsk Petroleumsinstitutt beregnet priselastisiteten for drivstoff til å være -0,09 (NP 2001). At elastisitetene for drivstoff er lave i disse beregningene er derfor ikke helt uventet.

Hvis man tenker seg at man kjører 14.000 km i året og bruker 0,7 liter bensin pr mil, så utgjør det et årlig forbruk på 980 liter. Hvis man antar en bensinpris på 11 kroner, så får man en årlig utgift til bensin på kr 10.780. Hvis bensinprisen øker med 25 øre til kr 11,25 (2,3 %) så øker de årlige utgiftene med 245 kr noe som tilsvarer ca 20 kr i måneden. Denne kostnadsøkningen for husholdningen er ikke stor og det er derfor naturlig at konsumentene ikke endrer reisemønster i vesentlig grad.

Bompenger

Tabell 7.3 viser etterspørselastisiteter ved en økning i bompengesatsene. På samme måte som for drivstoff ser vi at en økning i bompengesatsene fører til en reduksjon i antall bilturer og en økning i antall kollektivreiser og gang- og sykkelreiser. Effektene ved økte bompenger er mindre enn ved en økning i drivstoffprisene. Vi finner ingen nevneverdige forskjeller mellom

husholdningstyper med og uten barn ved en endring i bompengesatsene. En oppdeling i reisemål gir heller ingen nevneverdige forskjeller.

Tabell 7.3: Etterspørselastisiteter i antall turer pr yrkesdøgn, som funksjon av bompengesatser, fordelt på transportmiddel og husholdningstype.

	Bilfører	Bilpassasjer	Kollektiv	Sykkel	Gang
Alle husholdninger	-0,01	-0,01	0,03	0,01	0,01
Enslige med barn	-0,01	-0,01	0,02	0,01	0,01
Par med barn	-0,01	-0,01	0,03	0,02	0,01
Husholdninger uten barn	-0,01	-0,004	0,02	0,01	0,01

TØI rapport 998/2008

I en studie fra Stockholm (Eliasson og Mattsson 2006) finner man at det er de sysselsatte som i størst grad er berørt av en innføring av vegprising. Studenter blir i minst grad berørt, noe som henger sammen med at de ikke kjører så mye bil. Sysselsatte betaler tre til fire ganger så mye per innbygger som de andre.

Tidligere studier har også vist at det er andre faktorer enn prisen på drivstoff og bompenger som på virker effekten. Opprinnelig reisemønster og bruken av inntektene er de to viktigste faktorene som påvirker effekten av vegprising (Minken 2005, Eliasson og Mattsson 2006).

7.2 Antagelser om tilpasning

Det er altså ikke påvist store effekter av endringer i bompenger og drivstoff på reisemønsteret til barnefamilier, og barnefamilier skiller seg ikke fra andre husholdningstyper. Det skulle tyde på at det ikke skjer store tilpasninger i bilkjøringen ved økte variable kostnader, trolig fordi barnefamiliene til en viss grad er avhengige av bilen. De har i alle fall vent seg til å bruke den, slik at de ikke endrer atferd så lett. Dersom kostnadene for bilbruk øker så mye at det merkes på husholdningens økonomi, kan man anta at det blir gjort noen tilpasninger. For noen vil det innebære å kjøre like langt, men bruke mindre drivstoff, enten ved å velge en bil med lavere drivstofforbruk, eller ved å justere kjørestilen.

Dersom kostnadene øker så mye at man ikke anser at man har råd til å bruke bil i samme grad som tidligere, er det flere mulige utfall. En løsning er å velge et annet transportmiddel, dvs. å gå eller sykle om avstanden er kort nok, eller reise kollektivt om det finnes et tilbud. Dette forutsetter at det er praktisk mulig, og byr på særlige utfordringer om man skal transportere varer eller små barn. En annen løsning er å utføre aktiviteten et annet sted nærmere hjemmet, slik at man ikke trenger å reise så langt, eller man kan gå eller sykle. Det er ikke alle typer aktiviteter dette er mulig for. Et alternativ da er å kutte ut aktiviteten. Denne beslutningen vil da være avhengig av hvor viktig aktiviteten er. Dersom man ikke anser at noen av disse løsningene er mulig, er alternativet å skjære ned på andre utgifter.

Gradvis endring i drivstoffprisen merkes ikke

Det må store endringer til for at det skal gjøre store utslag i de totale utgiftene. At man venner seg til små, gradvise endringer i drivstoffprisen bekreftes av fokusgruppedeltakerne. *"Jeg orker ikke å tenke på det, men klart at hvis prisen går fra 13 og opp til 30 så hadde du fått helt sjokk. Men det går gradvis og da blir det til at du gidder bare ikke å bruke tiden på det"* (mor i Fredrikstad) *"..., i hvert fall der det er to inntekter så tror jeg ikke det gjør veldig mye om prisen stiger med 50 øre literen. Det var en prisstigning på 10 øre nå i mai, begrunnelse at folk skulle kjøre mindre. Tror ikke folk har registrert at prisen har gått opp med 10 øre"* (far i Elverum).

Det er også klart at en liten økning i drivstoffprisene vil ha liten betydning for de som har stort forbruk. *"De som kjører mye og bruker nesten 100 000 kr i året på bil. Øker det med en krone literen betyr det 15 000 kroner ekstra i året. Om jeg bruker 100 000 eller 115 000 i året på bil, det er ikke så - om det er 14 kroner eller 20 kroner, det er ikke der det ligger. Jeg tror kanskje 25-30 kroner. Det bråket rundt 10 øre på bensinavgifta, det er jo helt våsete vil jeg si"* (far i Oslo).

Bytte bil for å redusere kostnadene

For å få ned drivstoffutgiftene er det flere løsninger som ikke påvirker familienes aktivitets- og reise-mønster. Det ene er å velge en bil med lavere drivstofforbruk, enten en mindre bil, eller en bil som går på miljøvennlig drivstoff. *"Om noen år kommer vi til å selge den ene bilen og kjøpe en bil som går på annet drivstoff. Det har med miljø og utgifter å gjøre"* (far i Oslo). *"Jeg gikk ned en vektklasse i bil, fordi en lettere bil bruker mindre bensin. Men noe mer enn det får man ikke gjort"* (mor i Elverum). Mange kunne også tenke seg å kjøre elbil, men er skeptisk til både størrelsen og sikkerheten. *"Kona mi nekter å kjøre elbil, og vi måtte ha en større bil og hun mener den ikke er trafiksikker nok"* (far i Elverum).

Det er også andre mindre tilpasninger som kan gjøre bilen billigere. *"Vi er veldig bevisst det der. Fyller når det er rimelig, service der det er rimeligst, vasker bilen for hånd. Men vi kjører såpass langt at forsikringen blir dyr. Kjøper barneutstyr på salg"* (far i Oslo).

Bompenger ikke det viktigste

Hvor stor betydning bompenger har varierer etter hvor man bor. I Oslo har man vent seg til den, og det påvirker ikke atferden i nevneverdig grad med dagens priser:

- *Hva med bompenger? Påvirker det om dere velger bilen eller ikke i en konkret situasjon?*

En far i Oslo: *Nei*

En annen far i Oslo: *Nei*

"Når jeg leverer i barnehage må jeg gjennom bommen. Det må jeg bare" (far i Oslo). I Fredrikstad er det bommen ved Svinesund de er mest opptatt av. I Elverum har de egentlig ikke noe forhold til bompenger utover bomringen til Oslo.

”Men det er litt morsom diskusjon, for når det er diskusjon om å åpne ny bompengering er det mange som sier at færre ville benyttet seg av muligheten til å ha bil. Kroneksempelen er den nye Svinesundsbroen. Det koster 20 kroner. Men svenskehandelen har jo bare økt” (far i Fredrikstad).

”Det blir skjevt synes jeg, med bompenge, hvis du bor sånn til at du er nødt til å passere en bom som kom akkurat der, så blir jo enkeltpersoner rammet veldig hardt. Mens andre som tilfeldigvis bor i en annen grense... Sånn sett synes jeg vegavgiften er veldig mye mer solidarisk, evt linket opp mot kjørelengden din, det ville vært mer solidarisk enn et bomsystem som rammer så hardt, det er snakk om veldig mange tusen i året” (mor i Fredrikstad)

Færre og kortere reiser

En annen måte å redusere transportkostnadene er å redusere reiseaktiviteten. Mange foreslår da å la bilen stå på korte turer og kanskje gjøre innkjøp nærmere hjemmet. *”Jeg kunne gått til treningssenteret i stedet for å kjøre” (far i Oslo).* *”Jeg hadde kuttet ut å kjøre til de store sentrene for å handle på tilbud. Kanskje vi hadde dratt på nærbutikken i stedet. Den store kjørestrekningen for å handle hadde gått bort” (mor i Fredrikstad).*

Det er også naturlig for mange å kvitte seg med bil nummer to, for de antar at det vil medføre mindre bilkjøring. *”Jeg tror at bil nummer to kommer til å bli veldig mye mindre brukt. Med 20 kroner literen har man ikke sjans til å ha to biler” (far i Fredrikstad).*

De som har små barn er mer avhengige av bil enn andre. *”Har du barnehageunger er det nesten umulig. Men når du får ungene på skolen går det an å sette dem på en buss når de er 10-12 år. Jeg tror det hadde blitt litt mer ringing til andre foreldre for å samkjøre mer” (mor i Fredrikstad).* Samkjøring til fritidsaktiviteter og til arbeid trekkes altså fram som muligheter. En del praktiserer allerede en eller annen form for samkjøring i forbindelse med idrettskonkurranser eller bursdager. I forbindelse med eget arbeid blir det ofte vurdert som vanskelig praktisk gjennomførbart da man ikke alltid skal hjem til samme tid.

Reduksjon i annet forbruk og aktiviteter, men ikke barnas

Er bilen så viktig at den prioriteres foran annet forbruk og andre aktiviteter? Dette er det ikke enighet om. Noen mener bilen er viktigere enn mye annet, mens andre ser muligheter til å kutte bilkjøring for å få råd til annet forbruk.

”Jeg tror vi hadde kuttet helt andre ting først. Vi hadde valgt en annen form for ferie. Vi hadde vært mer bevisst på kjøp av klær. Vi hadde begynt å spinke og spare mer på alle andre områder, for de bilene har vi bruk for” (far i Oslo).

”Jeg kjenner at jeg er villig til å ofre litt bilkjøring, jeg er ikke med på at så store deler av inntekten skal gå til kjøring. Jeg har lyst til å bo der jeg bor og spise middag hver dag, kjøpe meg klær og reise på ferie. Så får vi heller sykle og gå litt mer i hverdagen” (mor i Elverum).

”Vi kan kutte ut å reise til Syden, har reist to ganger pr år. Bil og biten der er hverdagen, størsteparten av livet det handler om, å få det til å gå rundt. Ville vurdert ferieturer først og kanskje skifte jobb” (far i Elverum).

Det er stor enighet om at eventuelle kutt i bilkjøring ikke skal gå utover barnas aktiviteter. Barna skal skjermes. Det er heller andre steder man kutter, som ferier eller foreldrenes aktiviteter. *"Den sitter langt inne hos meg altså, at ungene skulle få mindre valg. Da er det mye annet som ryker først"* (far i Elverum). *"Dette er et problem som hører til voksenverden som barna ikke skal ha noe forhold til foreløpig"* (far i Fredrikstad).

Flytte eller bytte jobb?

Blir kostnadene for bilhold og bilkjøring for store, vil noen av tilpasningene være mer dramatiske enn andre. Noen vil vurdere å bytte jobb for å få kortere arbeidsreise. Andre kan i ytterste konsekvens vurdere å flytte nærmere arbeid, andre aktiviteter og/eller til områder med bedre kollektivtilbud. For de som bor i Oslo virker det litt mer aktuelt å flytte og/eller bytte jobb enn andre. *"Når det blir så høy pris, og også for å passere bomringen, så gjør kanskje folk sånne valg som å jobbe i nærheten. For jeg merker jo at det går veldig mye penger på den bilen som jeg skulle ønske jeg kunne bruke på andre ting"* (mor i Oslo). Noen er mer pragmatiske og satser på at inntekten dekker bilutgiftene. *"Men enten har vi de jobbene vi har, eller så må vi velge en annen jobb. Vi har valgt de jobbene vi har og heller ta den kostnaden. Så får vi heller sørge for at arbeidsgiver dekker opp de kostnadene med bilen"* (far i Oslo). Flere (blant annet i Elverum) forteller at de har allerede flyttet eller bosatt seg bevisst mer sentralt for å spare drivstoffgifter og for å være i sykkelavstand til aktivitetene.

8 Oppsummering og videre forskning

8.1 Høyt aktivitetsnivå i barnefamilier

Det som kjennetegner dagens barnefamilier er et høyt aktivitetsnivå og relativt stor geografisk spredning av de daglige aktiviteter, både for foreldre og barn. Begge foreldre er vanligvis yrkesaktive, og de arbeider et annet sted enn der de bor. Aktiviteter som tidligere var knyttet til hjemmet eller nabolaget er lokalisert over et relativt stort område. En betydelig majoritet av barna deltar i en eller annen form for organisert fritidsaktivitet, som ofte foregår utenfor det umiddelbare nabolaget. Dette er aktiviteter som foreldrene (og barna) oppfatter er særlig viktig for barnas utvikling i tillegg til skolegangen. Velferdsmessig kan aktivitetene koples til Allards dimensjoner ”å være” og ”elske”. De organiserte fritidsaktivitetene dreier seg både om aspekter ved selvrealisering og utvikling (å være) og om samvær og samhandling med andre (å elske). Arbeidsreisen er knyttet til velferdsdimensjonen ”å ha”. For mange av foreldrene er to arbeidsreiser i familien begrunnelse for å ha to biler. Arbeidsreisen er også ofte koplet til andre reisemål, både innkjøp og følge barn.

Diskusjonene og utsagnene fra fokusgruppene viser at det er en sterk norm om at barna skal ha mulighet til å delta i en eller annen form for organisert fritidsaktivitet, nesten uansett hvor det foregår. Det er også et aspekt ved det å være en ”god” mor eller far å sørge for slik deltakelse. Barnas valgmuligheter går foran hensynet til avstand og transport.

Barnas fritidsaktiviteter foregår gjerne på ettermiddagen og tidlig kveld; i et tidsrom umiddelbart etter at foreldrenes arbeid er slutt og familien skal rekke å spise før noe nytt skal skje. Tidsmarginene er knappe, og mange opplever at det er på denne tiden av dagen at tidspresset er størst og ”tidsklemma” mest prekær. Behovet for effektiv transport i denne situasjonen er derfor stor, og for de fleste dreier dette seg som biltransport. Mange av barnas fritidsaktiviteter, særlig innenfor idrett, men også musikk, har arrangementer på lørdag eller søndag. Disse arrangementene foregår ofte enda lengre unna hjemmet enn de ukentlige/daglige treningene eller øvelsene, og er dermed minst like transportkrevende.

Et fåtall av barna går eller sykler til aktivitetene, de aller fleste blir kjørt av foreldre eller andre. Med unntak for bosatte sentralt i storbyene, er kollektivtransport uaktuelt i disse situasjonene. I alle typer barnefamilier er slike følgereiser en viktig del av hverdagslivet. De utgjør mellom en femtedel og en tredjedel av de daglige reisene for foreldrene, alt etter hvor gammelt barnet er (vedlegg I, tabell 17). Bilandelen på disse reisene varierer mellom 77 prosent i storbyene og 98 prosent i småbyene. Bilen er derfor svært sentral i barnefamilienes hverdagsliv, og en stor majoritet av foreldrene i fokusgruppene mente at bilen var helt nødvendig for å klare hverdagen med barn. Opplevelsen av tidspress kombinert med en forventning om at barna skal delta i meningsfulle aktiviteter gjør bilen til et viktig redskap for å mestre hverdagslivet. ”Har man

barn, trenger man bil” – oppleves som en realitet og ikke som en ”strukturell fortelling” uten empirisk sannhetsinnhold av de aller fleste foreldre som deltok i disse fokusgruppene. Organisering av hverdagslivet i dagens familier er basert på at bilen er tilgjengelig i de aller fleste situasjoner. Dette gjelder også i stor grad som resultat av den tids- og stedsmessige organisering av fritidsaktiviteter for barn (og foreldre).

8.2 Begrenset kunnskap om transportkostnadene

Transportkostnadene står for nesten en femdel av barnefamiliens forbruk. Av dette utgjør kjøp av bil ca 45 prosent, drift og vedlikehold 33 prosent og drivstoff 18 prosent (eller ca halvparten av drift og vedlikehold). Omfanget av forbruket varierer mye etter inntekt. De som har høy inntekt har dyrere biler, og gjerne flere biler enn de som har lavere inntekt. Både relativt og absolutt sett bruker familier med lav inntekt mindre på transport (16 prosent og kr 54 000 per år) enn de med høyest inntekt (21 prosent og kr 162 000 per år). Det er bare tre prosent av barnefamiliene som ikke har bil, noe som indikerer at dette er en bruksgjenstand som har høy prioritet i de aller fleste familier, og som statistikken viser, tilpasses nivået av dette forbruket etter familiens inntektsnivå. Selv med lav inntekt, er det vanlig at man har bil. I og med at kjøp av kjøretøy utgjør nesten halvparten av forbruket, er det her den største muligheten for økonomisk tilpasning er til stede. Den mest radikale tilpasningen er å velge bort bilen, noe som altså svært få gjør.

Når man først har bil er det i første rekke de ulike kostnadskomponentene som er nevnt over forbrukerne må forholde seg til; drift og vedlikehold.

Alle vet at det er dyrt å ha og bruke bil, men fordi bilen anses som nødvendig, gir mange uttrykk for at de helst ikke vil vite hvor mye bilen koster. Den første reaksjonen er ofte slik; man er redd for at ens forestillinger om hva det egentlig koster å ha bil utelater viktige momenter. *”Jeg vil ikke vite hva det koster. Det koster nok mer enn man tror”* (mor i Oslo). Noen er engstelige for at de skal finne ut at de egentlig ikke har råd til å ha bil. *”Tror de fleste er sånn at det man ikke ser tenker man ikke så mye over, hvis jeg begynner å regne på det komme jeg til å selge den, finner ut at jeg har jo ikke råd. Men med alt annet så synes det ikke så godt”* (mor i Elverum)

Kunnskapen om hva bilen koster den enkelte familie er svært varierende og som regel ufullstendig eller mangelfull. Drivstoffprisen er enklest å forholde seg til fordi den er synlig og aktuell i det daglige forbruket. For de som bor i Oslo er bompenger også et synlig kostnadselement, men det blir ikke tillagt stor vekt. Begge disse komponentene utgjør en mye mindre kostnad enn hva de faste utgiftene utgjør. En del vegrer seg mot å ta inn over seg hvor høye de egentlig er.

Det er drivstoffprisen som nevnes først, men det er stor enighet om at det ikke er bare den som utgjør kostnadene og at man må ta alle elementene i betraktning. Forsikring, reparasjoner og årsavgift nevnes ofte i tillegg til drivstoffutgifter. I tillegg er en del opptatt av innkjøpspris, verditap og låneutgifter/renter, og noen nevner veiavgift, bompenger og parkering.

”Alle” vet at verditap er viktig, men de har ikke noe konkret å forholde seg til. Noen har regnet på hvor mye de bruker på drivstoff, andre ikke. Årsavgift og engangsavgift på nye biler oppfattes ikke som den viktigste kostnaden, men mange mener at avgiftene hindrer overgang til mer miljøvennlige biler med lavere utslipp. Bilen anses som ganske nødvendig i hverdagen, men det er flere tiltak som kan settes i verk for å få ned kostnadene. Drivstoffprisen har stor betydning, og det er mange som tilpasser hvilket tidspunkt de fyller drivstoff.

8.3 Hva skjer hvis transportkostnadene øker?

Modellberegninger med utgangspunkt i den norske persontransportmodellen viser at en økning i drivstoffprisene fører til mindre reduksjon i antall bilturer for barnefamilier generelt sammenliknet med andre husholdningstyper, selv om forskjellene er små. Det er handle- og servicereisene med bil som er mest prisfølsomme.

På samme måte som for drivstoff, fører en økning i bompengesatsene til en beskjeden reduksjon i antall bilturer og en økning i antall kollektivreiser og gang- og sykkelreiser. Effektene av økte bompenge er mindre enn ved en økning i drivstoffprisene, og det er små forskjeller mellom husholdningstyper og reiseformål.

Det må store endringer til for at det skal gjøre utslag. At man venner seg til små, gradvise endringer i drivstoffprisen bekreftes av fokusgruppedeltakerne. *”Jeg orker ikke å tenke på det, men klart at hvis prisen går fra 13 og opp til 30 så hadde du fått helt sjokk. Men det går gradvis og da blir det til at du gidder bare ikke å bruke tiden på det”* (mor i Fredrikstad).

For å redusere drivstoffutgiftene er det flere løsninger som ikke påvirker familienes aktivitets- og reisemønster. Det ene er å velge en bil med lavere drivstofforbruk, enten en mindre bil, eller en bil som går på miljøvennlig drivstoff. En annen måte er å la bilen stå på korte turer og kanskje gjøre innkjøp nærmere hjemmet.

Er bilen så viktig at den prioriteres foran annet forbruk og andre aktiviteter? Dette er det ikke enighet om. Noen mener bilen er viktigere enn mye annet, mens andre ser muligheter til å kutte bilkjøring for å få råd til annet forbruk.

Det er stor enighet om at eventuelle kutt i bilkjøring ikke skal gå utover barnas aktiviteter. Barna skal skjermes. Det er heller andre steder man kutter, som ferier eller foreldrenes aktiviteter. *”Dette er et problem som hører til voksenverden som barna ikke skal ha noe forhold til foreløpig”* (far i Fredrikstad).

8.4 Refleksjoner over et liv uten bil

Hva ville skjedd dersom man ble nødt til å klare seg uten bil eller måtte redusere bilbruken betydelig på grunn av kostnadsøkning? De som har et tilfredsstillende

kollektivtilbud vil ha bedre muligheter til å klare seg uten bil (Vågane 2006). Det samme vil de som har korte avstander til de mest brukte reisemålene. Det er store forskjeller i bilhold etter hvor man bor. Dette gjelder ikke i like stor grad for barnefamiliene. Det kan tyde på at korte avstander eller godt kollektivtilbud ikke er nok til at barnefamilier kan tilpasse seg til et liv uten bil eller med redusert tilgang til bil på grunn av kostnadsøkninger.

Selv om bilen anses så viktig at mange ikke har (eller vil ha) fullstendig oversikt over kostnadene, mener flere at det lar seg gjøre å leve uten bil. *"Det hadde gått fint. Vi var lenge uten bil, og det funket"* (far i Fredrikstad). Andre synes livet uten bil virker svært dramatisk. *"Det er som å skjære av seg beina det"* (far i Fredrikstad).

Noen ser for seg at de må gjøre store tilpasninger som å flytte eller bytte jobb hvis de ikke hadde hatt bil. I første rekke skyldes det at det ville tatt for mye tid å reise kollektivt. *"Vår konsekvens hadde vært at vi ikke hadde jobbet der vi jobber. Vi hadde prioritert å være med barna morgen og ettermiddag"* (far i Oslo). Andre mener at det likevel kunne gått. *"Vi hadde overlevd. Vi hadde kjørt kollektivt selv om det var slitsomt"* (far i Oslo).

Det er tiden som av de fleste oppfattes som den viktigste faktoren for å bruke bil. For noen er det aktuelt å sykle eller gå, men det betyr at det er mindre tid til rådighet til andre aktiviteter. *"For min del hadde ikke det vært krise, jeg kan sykle til jobb og gå til butikken, men det er det at da får man gjort mindre i løpet av en dag"* (mor i Elverum).

8.5 Videre forskning

Både de statistiske analysene og resultatene fra fokusgruppene viser at bilen er innvevd i barnefamiliens hverdagsliv både når det gjelder de voksnes og barnas aktiviteter. Den brukes særlig i forbindelse med barnas fritidsaktiviteter, der det på grunn av både aktivitetens lokalisering og tidspunkter ofte er behov for bil. Ved eventuelle kostnadsøkninger knyttet til bilhold og bilbruk er foreldrene derfor særlig opptatt av at reduksjoner i bilbruken ikke må gå utover barna og deres gjøremål.

Denne undersøkelsen er en av de første som har tatt for seg forholdet mellom kostnader knyttet til transport og barnefamiliens aktiviteter. Det statistiske grunnlaget er de nasjonale reisevaneundersøkelsene, som har gitt nyttig bakgrunnsinformasjon, men som ikke er gjennomført med dette som tema. Fokusgruppene avdekket flere interessante fenomener og relasjoner mellom dem; vektlegging av barnas valgfrihet mht fritidsaktiviteter, normene knyttet til foreldreskap og familieliv når det gjelder barnas aktivitetsnivå, oppfatning av kostnadene knyttet til bilhold/bilbruk og kunnskapsnivå om disse, strategier i dagliglivet når det gjelder grad av planlegging av gjøremål og aktiviteter, forholdet til den samfunnsmessige organiseringen av aktiviteter, for å nevne noen.

Dette er kunnskap som danner et godt grunnlag for å gå videre med i kvantitative studier for å undersøke hvilke strategier barnefamilier legger for sine hverdagsliv, både når det gjelder aktiviteter og økonomiske tilpasninger. I en slik studie er det

viktig å få fram de normative betingelsene som barnefamiliene agerer innenfor samt den strukturelle konteksten, i form av tids- og stedsmessige vilkår for handling. Det vil være interessant å få respondentene til å konkretisere både kostnadsgrenser de har for sitt forbruk og en sterkere prioritering mellom aktiviteter enn hva vi har fått fram i denne undersøkelsen. Likeledes vil vi med et stort utvalg bedre kunne få fram forskjeller mellom inntekts- og bostedsgrupper enn hva som har vært mulig med fem fokusgrupper.

Undersøkelsen som er dokumentert i denne rapporten er basert på data fra Norge. For å få et bredere grunnlag for konklusjonene, ville det også være en fordel å gjennomføre en tilsvarende studie også i Sverige.

Referanser

- Aftenposten, 06.12.2007 "Her overstiger avgiftene verdien"
<http://forbruker.no/bil/article2137659.ece>
- Allardt, E. 1975. *Att ha, att älska att vara. Om välfärd i Norden*. Lund: Argos Förlag AB.
- Barbour, R. S., Kitzinger, J. 1999. *Developing Focus Groups Research: politics, theory and Practice*. London: Sage Publications.
- Beck U. 1992. *Risk Society*. London: Sage.
- Denstadli, J. M., Engebretsen, Ø., Hjorthol, R., Vågane, L. 2006. *Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005 – nøkkelrapport*. TØI-rapport 844/2006. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Eliasson, J. og Mattsson L- G. 2006. Equity effects of congestion pricing. Quantitative methodology and a case study for Stockholm. *Transportation Research Part A* 40, 602-620
- Ellingsæter, A. L. 2004. Tidskrise i familien. I Ellingsæter, A. L. og Leira, A. *Velferdsstaten og familien. Utfordringer og dilemmaer*. Oslo: Gyldendal akademisk.
- Freudental-Pedersen, M., Hartmann-Petersen, K. and Roslind, K. 2002. *Strukturelle fortellinger om mobilitet*. Teksam-speciale. (Roskilde: Roskilde Universitetscenter).
- Fyhri, A. 2005. *Bruker barn beina? Evaluering av prosjektet Aktive skolebarn (2002-2005)*. TØI rapport 814/2006. Oslo. Transportøkonomisk institutt.
- Fyhri, A. og Hjorthol, R. 2006. *Barns fysiske bomiljø, aktiviteter og daglige reiser*. TØI rapport 869/2006. Oslo. Transportøkonomisk institutt.
- Gershuny, J. 2000. *Changing Times. Work and Leisure in Postindustrial Society*. Oxford: Oxford University Press.
- Giddens A. 1991. *Modernity and self-identity. Self and society in the late modern age*. Cambridge: Polity Press.
- Godskesen, M. 2002. *Rutiner og brud i hverdagens transport. Et teknologisociologisk studie av børnefamiliers transport*. Ph.D avhandling. Institutt for produktion og ledelse. Danmarks Tekniske Universitet.
- Hjorthol, R. 2002. *Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2001. Omsorgsreiser*. Oslo. Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 598/2002.
- Hjorthol, R. 2008. The Mobile Phone as a Tool in Family Life: Impact on Planning of Everyday Activities and Car Use. *Transport Reviews*, vol 28, no 3, 303-320.

- Hjorthol, R. Kolbenstvedt, M. Vibe, N. 1990. *Kan vi leve uten bil? Et spill om byfamiliens hverdagsliv og reiser*. TØI rapport 57/1990, Oslo, Transportøkonomisk institutt.
- Hjorthol, R., Jakobsen, M. H., Ling, R. 2006. *På farten- i bilen – med mobilen . En studie av kommunikasjon og mobilitet i barnefamiliers dagligliv*. TØI rapport 820/2006. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Hjorthol, R., Jakobsen, M. H., Ling, R., Nordbakke, S. og Haddon, L. 2005. *Den mobile hverdag. En kvalitativ studie om bruk av bil og kommunikasjonsmedier i barnefamilier*. TØI rapport 754/2005. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Jensen, M. 2001. *Tendenser i tiden – en sosiologisk analyse av mobilitet, miljø og moderne mennesker*. Fredriksberg: Samtidslitteratur.
- Kenyon, S., Lyons, G. & Rafferty, J. 2002. Transport and social exclusion: investigating the possibility of promoting inclusion through virtual mobility. *Journal of Transport Geography* 10(3), 207-219.
- Mattson, K. T. 2002. Children's (in)dependent mobility and parents' chauffeuring in the town and the countryside. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*. Vol 93, no 4, pp 443-453.
- Minken, H. 2005. *Vegprising, kollektivtiltak og sosial ulikhet*. TØI rapport 815/2005. Oslo. Transportøkonomisk institutt.
- Nettavisen 09.05.2008; "Så mye koster bilen deg"
<http://pub.tv2.no/nettavisen/motor/article1800693.ece>.
- NP 2001. *Etterspørsel etter bensin. Om sammenhenger mellom pris, etterspørsel og utslipp*. Oslo: norsk Petroleumsinstitutt.
- Phipps, S., Burton, P., Osberg, L. 2001. Time as a source of inequality within marriage: Are husbands more satisfied with time for themselves than wives? *Feminist Economics* 7, 1-21.
- Schönfelder, S. & Axhausen, K. W. 2003. Activity spaces: measures of social exclusion? *Transport Policy* 10(4), 273-286.
- SSB 2005. <http://www.ssb.no/emner/05/02/fbu/arkiv/tab-2007-09-10-01.html>,
<http://www.ssb.no/emner/05/02/fbu/arkiv/tab-2007-09-10-04.html>,
<http://www.ssb.no/tabell/fbu>
- Stavanger Aftenblad, 26.10.2004, "Mange vet ikke hva bilhold koster"
<http://web3.aftenbladet.no/fritid/bil/article155956.ece>
- Steinsland, C. og Madslien, A. 2007. *Følsomhetsanalyser for persontransport basert på grunnprognosene for NTP 2010-2019*. TØI rapport 924/2007. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Thrift, N. 1996. *Spatial Formations*. London: Sage.
- Tillberg, K. 2001. *Barnfamiljers dagliga fritidsresor i bilsamhället. Ett tidspussel med geografiska och könsmissiga variationer*. Akad avh, Geografiska regionsstudier nr 43. Kulturgeografiska institutionen, Uppsala universitet.
- Turrentine, T.S. & Kurani, K.S. 2007. Car buyers and fuel economy? *Energy Policy* 35, 1213-1223.

- Vagland, Å. og Pyddoke, R. 2006. *Hur hushållen anpassar sig til ändrade kostnader för bilinnehav och bilanvändning*. VTI rapport 545.
- Valentine, G., McKendrick, J. 1997. Childrens' outdoor play; exploring parental concerns about children's safety and the changing nature of childhood. *Geoforum*, 28, 219-235.
- Vågane, L. 2006. *Bilhold og bilbruk i Norge*. Oslo: Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 856/2006.
- Vaage, O. F. 2002. *Til alle døgnets tider. Tidsbruk 1971-2000*. statistiske analyser 52. Oslo-Kongsvinger. Statistisk sentralbyrå.
- Wadel, C. 1983. Dagliglivet som forskningsfelt. I Wadel, C m fl, *Dagliglivets organisering*. Oslo, Bergen, Stavanger, Tromsø: Universitetsforlaget.

Vedlegg 1

1. Analyse av barnefamiliers transportressurser og reiseatferd

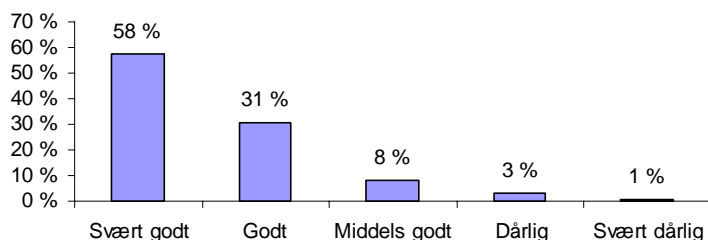
For hver av de seks utvalgte familiegruppene (jf 2.3) presenterer vi data om tilgang på transportressurser (bil og kollektivtilbud), økonomi (inntekt og antatt forbruk knyttet til transport, familieforhold og yrkesaktivitet og reiseaktivitet (omfang og transportmiddelvalg). Merk at reiseaktiviteten gjelder "personer med barn", ikke barnefamilie som helhet.

1.1 Storbyfamilie med yngste barn 0-9 år

Den første gruppen er personer som har barn under 9 år og som bor i en av de fire største byene i Norge. Vi har slått sammen alle inntektsnivåer.

1.1.1 Transportressurser

De som bor i de største byene har jevnt over et godt kollektivtilbud. Hele 58 prosent har et svært godt kollektivtilbud med mindre enn 1 km til nærmeste holdeplass og minst fire avganger i timen. Ytterligere 31 prosent har et godt kollektivtilbud, dvs. under 1 km til holdeplassen og to-tre avganger i timen eller minst fire avganger per time og 1-1,5 km holdeplassen. De har med andre ord gode alternativer til bilen på mange av sine reiser. Selv om kollektivtilbudet er godt målt på denne måten, er det ikke sikkert at de aktuelle rutene passer til de lokalitetene som aktivitetene foregår på.



TØI rapport 998/2008

Figur 4: Kollektivtilbud for storbyfamilier med yngste barn 0-9 år RVU 2005⁹. Prosent

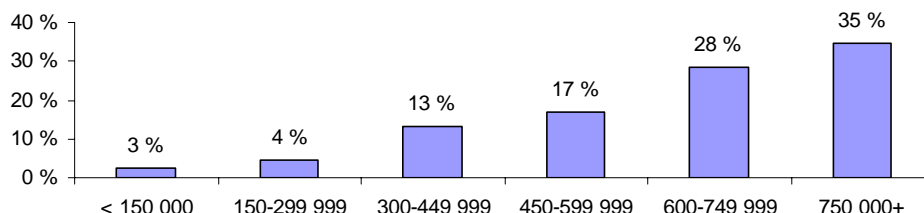
Godt kollektivtilbud og korte avstander gjør at det for mange storbyfamilier kan være mulig å klare seg uten bil. Andelen som har førerkort er noe lavere enn i andre gruppene, 92 prosent. Blant storbyfamilier med små barn er det 8 prosent som ikke har tilgang på bil, 60 prosent har én bil, mens 32 prosent har tilgang på minst 2 biler. I gjennomsnitt har de 1,38 biler i husholdningen, og det er 1,46 førerkort for hver bil.

⁹ Kollektivtilbudet er klassifisert etter antall avganger i timen på hverdager og avstand til den holdeplassen som vanligvis brukes:

	< 1 km	1-1,5 km	over 1,5 km
Minst 4 pr. time	Svært godt	Godt	Svært dårlig
2-3 pr. time	Godt	Middels godt	Svært dårlig
1 pr. time	Middels godt	Dårlig	Svært dårlig
Annenhver time / sjeldnere	Dårlig	Svært dårlig	Svært dårlig

1.1.2 Økonomi

Storbyfamiliene med små barn har gjennomsnittlig en inntekt pr husholdningsmedlem på 180 000 kr. Ser vi på husholdningsinntekten samlet, har 63 prosent en inntekt på 600 000 kr eller mer. Kun syv prosent har inntekt under 300 000.



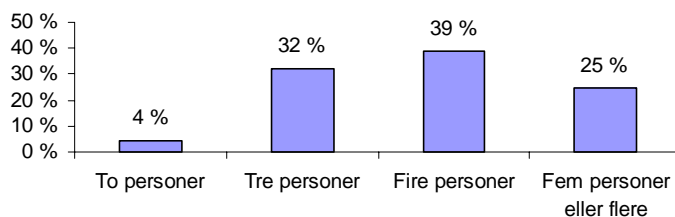
TØI rapport 998/2008

Figur 5: Brutto husholdningsinntekt i storbyfamilier med yngste barn 0-9 år RVU 2005. Prosent

Ifølge Statistisk sentralbyrås forbruksundersøkelser har bosatte i de store byene noe lavere utgifter til transport enn bosatte andre steder. I gjennomsnitt for årene 2004-2006 brukte husholdene i storbyene ca 56 000 kr på transportformål. Hushold i andre deler av landet brukte nesten 10 000 kr mer (<http://www.ssb.no/emner/05/02/fbu/tab-2007-09-10-04.html>). For husholdningene i storbyen utgjør ca 45 prosent av disse kostnadene kjøp av egne transportmidler, for bosatte i andre deler av landet utgjør denne posten godt over halvparten av transportutgiftene. Kjøp av transporttjenester, dvs. kollektivtransport totalt, utgjør nesten 30 prosent av kostnadene for storbyhusholdningene. Til sammenlikning representerer utgiftene til kollektivtransport ikke mer enn åtte prosent for husholdningene som er bosatt i spredtbygde strøk.

1.1.3 Familie og yrkesaktivitet

De fleste, 91 prosent, av de som har småbarn i storbyene bor sammen med en ektefelle/samboer. I gjennomsnitt er det 3,91 personer i husholdningen, og 1,94 av disse er barn under 18 år. 34 prosent har ett barn under 18 år i husholdningen, mens 23 prosent har tre eller flere. Yrkesaktiviteten er også av betydning for reiseaktiviteten. 71 prosent er yrkesaktive på heltid, mens 17 prosent er ikke-yrkesaktive.

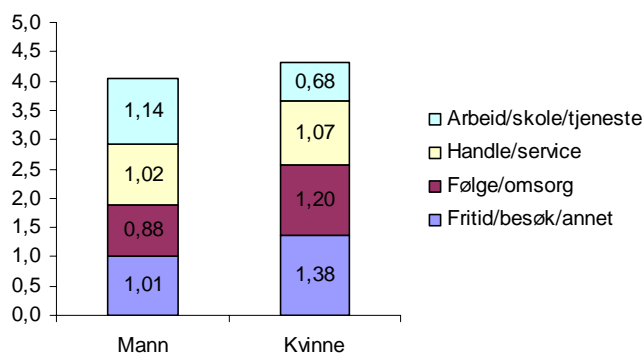


TØI rapport 998/2008

Figur 6: Antall personer i husholdningen i storbyfamilier med yngste barn 0-9 år RVU 2005. Prosent

1.1.4 Reiseatferd

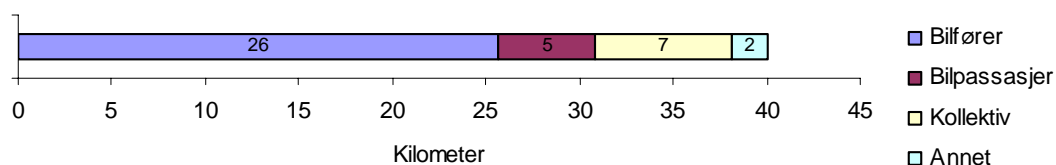
Personer i denne gruppen foretar 4,21 reiser i løpet av en gjennomsnittsdag. Reisene er 9,3 km i gjennomsnitt. Fedrene foretar flere arbeids- og tjenestereiser enn mødrene som foretar flere fritids- og besøksreiser og betraktelig flere følge- og omsorgsreiser (figur 4). Mødrene påtar seg med andre ord flere av familiens fellesoppgaver enn hva fedrene gjør.



TØI rapport 998/2008

Figur 7: Antall daglige reiser etter formål for kvinner og menn i storbyfamilier med yngste barn 0-9 år RVU 2005.

De som har småbarn i storbyer reiser i gjennomsnitt fire mil om dagen (figur 5). Av dette tilbakelegges 26 km som bilfører. Selv om kvinner har flere reiser enn menn, tilbakelegger de kortere strekninger. Kvinner reiser i gjennomsnitt 34 km, mens menn reiser 48 km per dag.



TØI rapport 998/2008

Figur 8: Daglig reiselengde etter transportmiddel i storbyfamilier med yngste barn 0-9 år RVU 2005. Kilometer

Hvis vi fordeler reiselengden på ulike formål, ser vi at arbeidsrelaterte reiser utgjør den største delen av de tilbakelagte kilometerne som bilfører, med drøyt seks km (tabell 8). Rundt fire kilometer som bilfører brukes på handle- og servicereiser, og man reiser like langt på følge- og omsorgsreiser. Fritids- og besøksreiser er de enkeltreisene som er lengst.

Tabell 1: Omfang av ulike typer reiser i storbyfamilier med yngste barn 0-9 år RVU 2005.

	Antall reiser	Reiselengde pr. reise (km)	Reiselengde som bilfører pr. dag ¹⁰ (km)
Handle- og servicereiser	1,05	5,4	3,9
Følge- og omsorgsreiser	1,06	5,2	4,2
Fritids- og besøksreiser + andre	1,22	14,0	5,4
Arbeids-, skole- og tjenestereiser	0,88	12,9	6,3
Alle reiser	4,21		

TØI rapport 998/2008

Arbeidsrelaterte reiser er det enkeltformålet som gir lengst reiselengde med bil, mens andelen som reiser med kollektive transportmidler er høyest på arbeidsreisene (tabell 9). Vi ser altså at selv om mange av familiene i de store byene har et godt kollektivtilbud, er det likevel den private bilen som dominerer reiseaktiviteten. Det er på følge- og omsorgsreisene at bilbruken er høyest. I nesten 80 prosent av tilfellene foregår disse

¹⁰ Reiser under 20 mil

reisene med bil. Dette indikerer at kollektivtilbudet er best tilrettelagt for reiseaktivitet knyttet til arbeid. Arbeidsreisene ofte går mot sentrum eller i "korridorer". Reisene knyttet til det å følge barn til skole, barnehage og fritidsaktiviteter har som regel et annet geografisk mønster. I tillegg vil barna ofte være for små til å gå, og det kan være vanskelig å rekke alle reisemålene uten bil i noen korte morgentimer.

Karakteristisk for storbyfamiliene med små barn er at en relativt stor andel av deres reiser foregår til fots eller på sykkel. Hver fjerde reise er en slik reise.

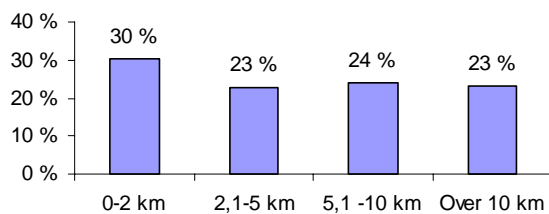
Tabell 2: Transportmiddelvalg på ulike reiser i storbyfamilier med yngste barn 0-9 år RVU 2005. Prosent

	Til fots/ sykkel	Bil	Kollektiv/ annet	Sum
Handle- og servicereiser	24	70	6	100
Følge- og omsorgsreiser	21	77	2	100
Fritids- og besøksreiser + andre	37	56	8	100
Arbeids-, skole- og tjenestereiser	14	65	21	100
Totalt	25	67	9	100

TØI rapport 998/2008

Ser vi litt mer i detalj på bilreisene, viser det seg at på 82 prosent av reisene har bilføreren med seg passasjerer under 13 år. I tillegg er 4 prosent av reisene følgereiser uten at passasjerer under 13 år er med (enten fordi de skal hentes eller de er over 13 år). Bilen betyr dermed mye for barnas dagligliv.

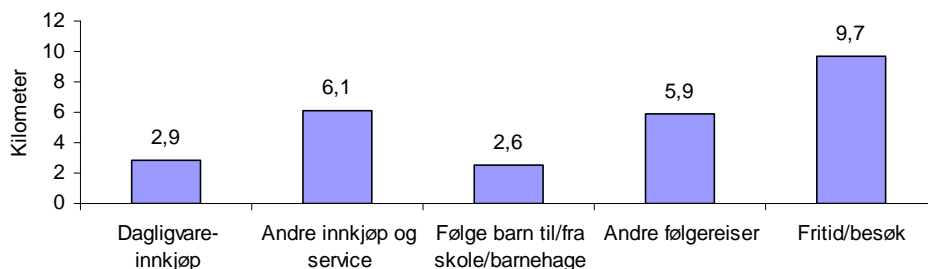
Reisene som bilfører er i gjennomsnitt 10,4 km. 30 prosent av alle bilførerreiser denne gruppen foretar er to kilometer eller kortere, mens 23 prosent er over en mil.



TØI rapport 998/2008

Figur 9: Reiselengde på bilførerreiser i storbyfamilier med yngste barn 0-9 år RVU 2005. Prosent

Storbyfamilier vil generelt ha et godt tjenestetilbud i relativ nærhet til boligen. VI ser av figur 7 at dagligvareinnkjøpene foregår i butikker som i gjennomsnitt ligger tre kilometer fra bostedet. Følgereisene til skole og barnehage er naturlig nok også korte siden det oftest ligger i nabolaget. For å følge barn og andre til fritidsaktiviteter og annet, og gjøre andre innkjøp enn dagligvarer, reiser man omtrent dobbelt så langt. Fritids- og besøksreiser går til destinasjoner i gjennomsnitt rundt en mil hjemmefra.



TØI rapport 998/2008

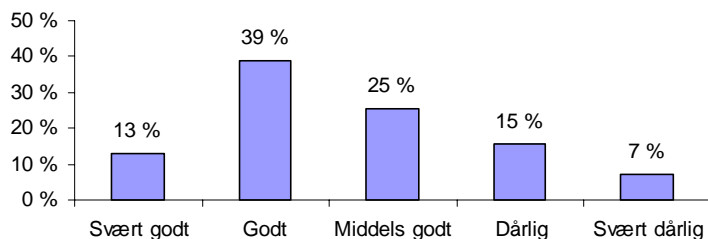
Figur 10: Reiselengde på reiser som starter eller ender hjemme i storbyfamilier med yngste barn 0-9 år RVU 2005. Reiser under 20 mil.

1.2 Småbyfamilie med lav inntekt og yngste barn 0-9 år

Den andre gruppen består av personer som har barn under 10 år, som bor i mindre byer eller i omlandskommuner til de større byene, og som bor i en husholdning der inntekt pr. husholdningsmedlem hører til den nederste firedelen av barnefamilier.

1.2.1 Transportressurser

Kollektivtilbudet til de som bor i middels store byer og i omlandskommuner er dårligere enn i storbyen. Kun 13 prosent har et kollektivtilbud som er svært godt, og 22 prosent har et tilbud som er dårlig eller svært dårlig.



TØI rapport 998/2008

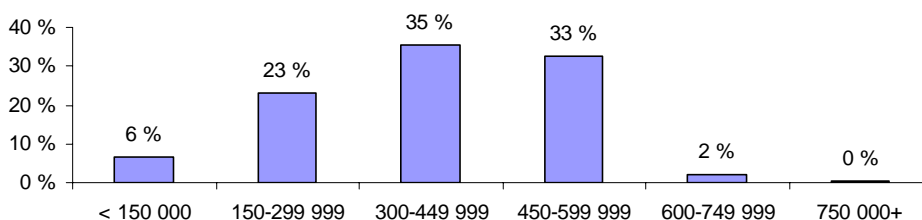
Figur 11: Kollektivtilbud for småbyfamilie med lav inntekt og yngste barn 0-9 år. RVU 2005¹¹. Prosent

Selv om denne familietyper er blant de med lavest inntekt, er andelen som har bil relativt høy. Godt og vel halvparten har én bil, 55 prosent, 40 prosent har to eller flere biler. En del mangler bil, 5 prosent, kanskje på grunn av lav inntekt. Blant denne gruppen er det 94 prosent som har førerkort. De har i gjennomsnitt 1,51 biler, og det er 1,29 førerkort for hver bil i husholdningen. Tilgangen på bil er altså god, og konkurransen om bilen er dermed begrenset.

¹¹ Se fotnote 9.

1.2.2 Økonomi

I denne gruppen, som består av de som har inntekt per husholdningsmedlem blant de laveste 25 prosent, er gjennomsnittsinntekten pr. husholdningsmedlem 80 000 kr. Nesten 30 prosent har en husholdningsinntekt på under 300 000, og bare 35 prosent har mer enn 450 000 kr i samlet husholdningsinntekt (figur 9).



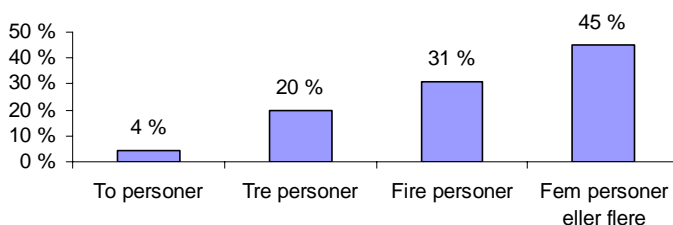
TØI rapport 998/2008

Figur 12: Brutto husholdningsinntekt i småbyfamilie med lav inntekt og yngste barn 0-9 år. RVU 2005. Prosent

Inntekten er naturlig nok avgjørende for forbruket også av transport, både anskaffelse og vedlikehold av transportmidler og kjøp av transporttjenester. Forbruksundersøkelsen viser at det er store variasjoner i kostnader knyttet til forbruk av transport, de store kostnadene er først og fremst knyttet til kjøp og vedlikehold av transportmidler. Mens familier med en husholdsinntekt mellom 330 000 og 450 000 kroner (sammenliknbar med den største inntektsgruppen i denne kategorien, se figur 9) bruker ca 33 000 kroner per år på kjøp av transportmidler, bruker familier med en husholdsinntekt på 630 000 eller høyere ca 62 000 kr per år, altså nesten dobbelt så mye (<http://www.ssb.no/tabell/fbu>). Siden de aller fleste familier har bil, betyr dette at høyinntektsgruppene har dyrere og flere biler. Når det gjelder kjøp av transporttjenester bruker familier med den høyeste husholdsinntekten omtrent dobbelt så mye, ca 17 000 kr, som familier med husholdsinntekt mellom 330 000 og 450 000 kroner.

1.2.3 Familie og yrkesaktivitet

Lav husholdsinntekt er ofte et resultat av at den er basert på en inntektstaker. Dette er den familiegruppen med lavest andel som bor sammen med en ektefelle/samboer, 79 prosent. Samtidig er det også en del familier med mange barn som kan være forklaringen på lav inntekt. Det er i gjennomsnitt 4,37 personer i husholdningen, og er 2,42 av disse barn under 18 år. 15 prosent har ett barn under 18 år i husholdningen, mens 42 prosent har tre eller flere. Figur 10 viser at dette er en familietype der en stor andel, 45 prosent, består av fem eller flere personer. Nesten to tredeler er yrkesaktive på heltid, 63 prosent, 13 prosent på deltid, mens hele 24 prosent er ikke-yrkesaktive.

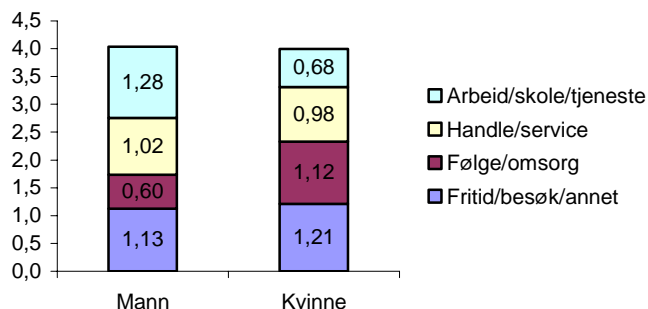


TØI rapport 998/2008

Figur 13: Antall personer i husholdningen i småbyfamilie med lav inntekt og yngste barn 0-9 år. RVU 2005. Prosent

1.2.4 Reiseatferd

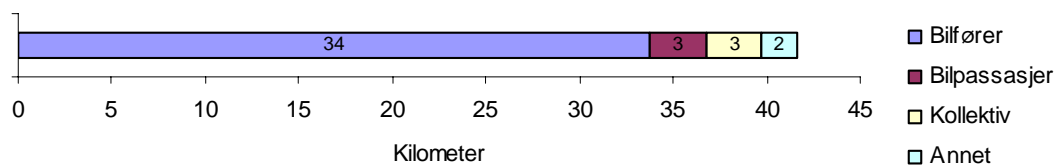
Personene i denne gruppen foretar fire reiser om dagen. Reisene er i gjennomsnitt 10,3 km. Kvinner og menn har like mange reiser, men kvinner foretar nesten dobbelt så mange følge- og omsorgsreiser, og halvparten så mange arbeids- og tjenestereiser som menn (figur 11). Disse resultatene gir en indikasjon på en relativt tradisjonell kjønnsrolledelt arbeidsfordeling i familien, der mor står for mesteparten av transporten av barn til barnehage, skole og fritidsaktiviteter.



TØI rapport 998/2008

Figur 14: Antall daglige reiser etter formål i småbyfamilie med lav inntekt og yngste barn 0-9 år. RVU 2005

I løpet av en gjennomsnittsdag tilbakelegger de 42 km (figur 12). Det meste av dette (rundt 80 prosent) er som bilfører. Menn reiser mye lenger enn kvinner, 52 km mot 34 km. Dette har særlig sammenheng med at menn har flere arbeidsreiser enn kvinner, reiser som er ganske lange (tabell 10).



TØI rapport 998/2008

Figur 15: Daglig reiselengde etter transportmiddel i småbyfamilie med lav inntekt og yngste barn 0-9 år. RVU 2005. Kilometer

Fordelt på formål ser vi at arbeidsreisene er lengst, men fritids- og besøksreisene flest (tabell 10). Disse står for i underkant en mil hver av den totale reiselengden som bilfører. Handle- og følgereisene er ca 8 km, og daglig reiselengde som bilfører er ca 5 km på disse reisene.

Tabell 3: Omfang av ulike typer reiser i småbyfamilie med lav inntekt og yngste barn 0-9 år. RVU 2005

	Antall reiser	Reiselengde pr. reise (km)	Reiselengde som bilfører pr. dag ¹² (km)
Handle- og servicereiser	1,00	8,3	5,2
Følge- og omsorgsreiser	0,90	8,3	5,1
Fritids- og besøksreiser + andre	1,17	11,3	8,6
Arbeids-, skole- og tjenestereiser	0,94	12,9	9,6

TØI rapport 998/2008

¹² Reiser under 20 mil

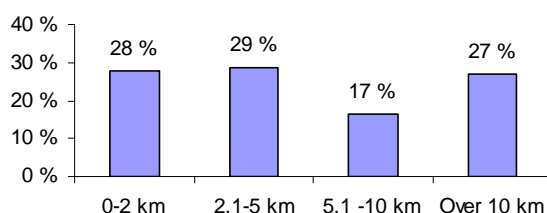
Høyt bilhold fører til at andelen bilbruk er høy på alle reiseformålene. Den er lavest for fritids- og besøksreisene og høyest for følge- og omsorgsreisene (tabell 11). Andelen som bruker kollektivtransport er svært lav.

Tabell 4: Transportmiddelvalg på ulike reiser i småbyfamilie med lav inntekt og yngste barn 0-9 år. RVU 2005. Prosent

	Til fots/ sykkel	Bil	Kollektiv/ annet	Sum
Handle- og servicereiser	20	79	1	100
Følge- og omsorgsreiser	13	82	4	100
Fritids- og besøksreiser + andre	26	69	5	100
Arbeids-, skole- og tjenestereiser	13	80	7	100
Totalt	19	77	4	100

TØI rapport 998/2008

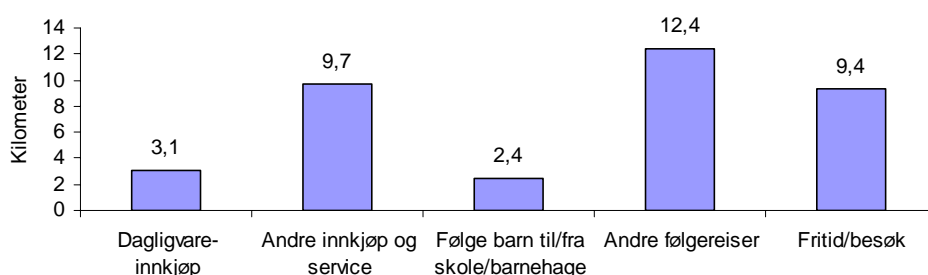
Nærmere analyse av bilreisene viser at barn under 13 år er med på 76 prosent av dem. Bilreisene er 11,6 km i gjennomsnitt, men mange bilreiser er korte. Figur 13 viser at nesten 30 prosent av bilturene er under to km, og mer enn halvparten under fem km.



TØI rapport 998/2008

Figur 16: Reiselengde på bilførerreiser i småbyfamilie med lav inntekt og yngste barn 0-9 år. RVU 2005. Prosent

Ser vi på hvor ulike aktiviteter foregår, viser det seg at dagligvareinnkjøpene foregår i nabolaget, mens andre innkjøp og barnas aktiviteter foregår langt unna hjemmet (figur 14).



TØI rapport 998/2008

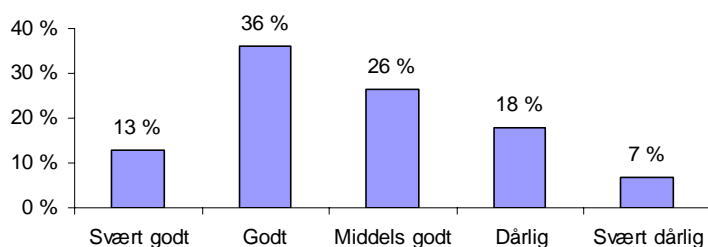
Figur 17: Reiselengde på reiser som starter eller ender hjemme i småbyfamilie med lav inntekt og yngste barn 0-9 år. RVU 2005. Reiser under 20 mil.

1.3 Småbyfamilie med middels inntekt og yngste barn 0-9 år

Den tredje gruppen består av personer som har barn under 10 år, bor i mindre byer eller i omlandskommuner til de større byene, i en husholdning der inntekt pr. husholdningsmedlem er middels høy.

1.3.1 Transportressurser

Denne familietypen har det samme kollektive transporttilbudet som den foregående. Bare 13 prosent har et svært godt tilbud, og 36 prosent et godt tilbud.



TØI rapport 998/2008

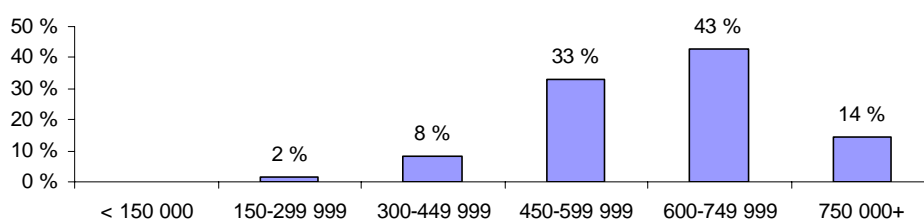
Figur 18: Kollektivtilbud for småbyfamilie med middels inntekt og yngste barn 0-9 år. RVU 2005¹³. Prosent

Blant denne typen familier har 58 prosent tilgang på to eller flere biler, 41 prosent har en bil, men det bare er en prosent som er billøse. Så godt som alle har førerkort, 97 prosent. De har i gjennomsnitt 1,63 biler, og det er 1,32 førerkort for hver bil.

1.3.2 Økonomi

Bosatte i tettbygde områder og byer utenom de store byene er de som bruker mest på transport (<http://www.ssb.no/emner/05/02/fbu/tab-2007-0910-04.html>). Mens bosatte i disse områdene bruker ca 65 000 kr per år, er tilsvarende forbruk i storbyene ca 56 000 kr per år. Godt og vel halvparten brukes til kjøp av transportmidler, 34 prosent til vedlikehold og 13 prosent til transporttjenester. Til sammenlikning er fordelingen i storbyene 45 prosent til kjøp, 31 prosent til vedlikehold og 27 prosent til transporttjenester.

Denne gruppen av familier har en gjennomsnittsinntekt per husholdsmedlem på 150 000 kr. Figur 16 viser at 57 prosent har en husholdsinntekt på 600 000 kr eller høyere, mens bare 10 prosent ligger under 450 000 kr. I forhold til den forrige typen av småbyfamilie er denne gruppen atskillig bedre økonomisk stilt når vi ser på husholdsinntekten.



TØI rapport 998/2008

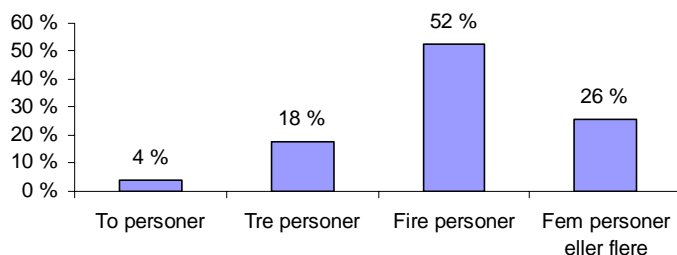
Figur 19: Brutto husholdningsinntekt i småbyfamilie med middels inntekt og yngste barn 0-9 år. RVU 2005. Prosent

1.3.3 Familie og yrkesaktivitet

Det er flere som bor i et parforhold enn den forrige gruppen, 94 prosent. Dette danner også grunnlag for høyere inntekt. Det er gjennomsnittlig 4,03 personer i husholdningen, og 2,02 av dem er barn. Godt og vel halvparten har to barn, 22 prosent ett barn og 23 prosent tre eller flere. Det typiske for denne gruppen familier er altså mor og far med to barn (figur 17). Ca en firedel består av fem personer eller flere. Når det gjelder

¹³ Se fotnote 9.

yrkesaktivitet, er 77 yrkesaktive på heltid, 10 prosent arbeider deltid og 13 prosent er ikke yrkesaktive.

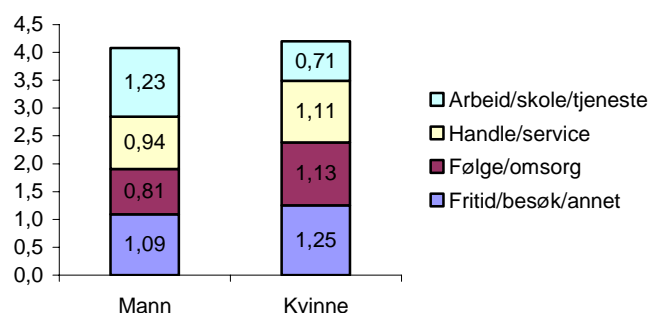


TØI rapport 998/2008

Figur 20: Antall personer i husholdningen i småbyfamilie med middels inntekt og yngste barn 0-9 år. RVU 2005. Prosent

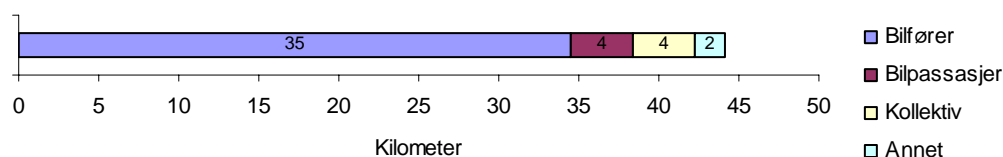
1.3.4 Reiseatferd

Mor eller far i denne gruppen familier har 4,14 reiser per dag. Kvinner har flere reiser knyttet til "drift" av familien, som handle- og følgereiser, til sammen 2,24 per dag (figur 18). Menn har betraktelig flere arbeidsrelaterte reiser enn kvinner. Samlet daglig reiselengde er 44 km, og 39 av disse foregår med bil (figur 19). Som i de to foregående familier reiser menn lenger enn kvinner, 53 km mot 35 km for kvinner.



TØI rapport 998/2008

Figur 21: Antall daglige reiser etter formål for kvinner og menn i småbyfamilie med middels inntekt og yngste barn 0-9 år. RVU 2005



TØI rapport 998/2008

Figur 22: Daglig reiselengde etter transportmiddel i småbyfamilie med middels inntekt og yngste barn 0-9 år. RVU 2005. Kilometer

Ser vi nærmere på enkeltreisene, viser analysen at dette er en gruppe med relativt lange arbeidsreiser (tabell 12). Arbeidsreisene for denne gruppen er lengre enn for den forrige familietyper, selv om bostedskategorien er den samme. Det tyder på en noe annen lokalisering av bolig og arbeidsplasser. Siden dette er en gruppe med relativt høy inntekt, kan en forklaring være at disse er bosatte i småhusbebyggelse som ofte er lokalisert lenger fra sentrumsområdene enn flerboligbebyggelsen.

Tabell 5: Omfang av ulike typer reiser i småbyfamilie med middels inntekt og yngste barn 0-9 år. RVU 2005

	Antall reiser	Reiselengde pr. reise (km)	Reiselengde som bilfører pr. dag ¹⁴ (km)
Handle- og servicereiser	1,02	7,4	6,7
Følge- og omsorgsreiser	0,97	5,7	4,8
Fritids- og besøksreiser + andre	1,17	11,0	8,0
Arbeids-, skole- og tjenestereiser	0,98	18,4	11,2

TØI rapport 998/2008

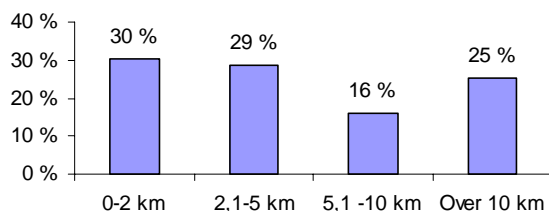
Mer enn 80 prosent av reisene foregår med bil (tabell 9). Høyest bilbruk finner vi på handlereisene, lavest på fritids- og besøksreisene. Kollektivbruken er lav, men som i de andre gruppene, høyest på arbeidsreisene.

Tabell 6: Transportmiddelvalg på ulike reiser i småbyfamilie med middels inntekt og yngste barn 0-9 år. RVU 2005. Prosent

	Til fots/sykkel	Bil	Kollektiv/annet	Sum
Handle- og servicereiser	9	91	0	100
Følge- og omsorgsreiser	13	86	1	100
Fritids- og besøksreiser + andre	30	67	3	100
Arbeids-, skole- og tjenestereiser	9	82	9	100
Totalt	16	81	3	100

TØI rapport 998/2008

Ser vi på bilturene for seg, er hele 60 prosent av dem 5 km eller kortere, og så mange som 30 prosent er 2 km eller kortere. I gjennomsnitt er en reise som bilfører på 11,4 km. Barn under 13 år er med i bilen på 82 prosent av alle bilreiser.

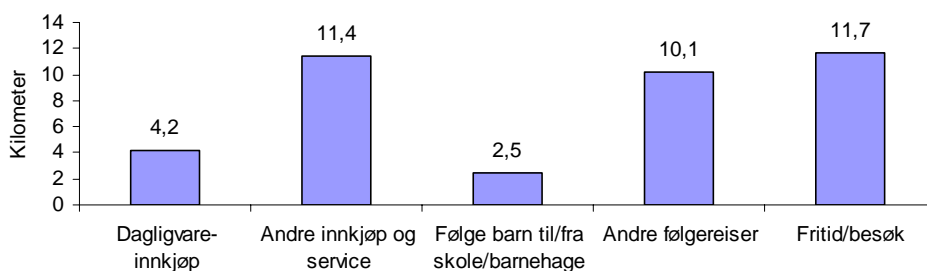


TØI rapport 998/2008

Figur 23: Reiselengde på bilførerreiser i småbyfamilie med middels inntekt og yngste barn 0-9 år. RVU 2005. Prosent

Skole og barnehage ligger i nærmiljøet (figur 21). Gjennomsnittlig reiseavstand til disse institusjonene er 2,5 km. Man reiser godt og vel 4 km for å gjøre dagligvareinnkjøpene. Det indikerer at man ikke handler i den nærmeste butikken. De andre reisemålene ligger i overkant av 10 km fra boligen.

¹⁴ Reiser under 20 mil



TØI rapport 998/2008

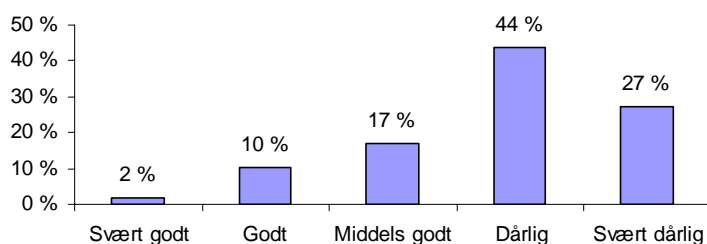
Figur 24: Reiselengde på reiser som starter eller ender hjemme i småbyfamilie med middels inntekt og yngste barn 0-9 år. RVU 2005. Reiser under 20 mil.

1.4 Utkantfamilie med middels inntekt og yngste barn 0-9 år

Denne gruppen består av personer som bor i mer usentrale strøk, har barn under 10 år og inntekt pr. husholdningsmedlem tilsvarende de midterste 50 prosent.

1.4.1 Transportressurser

Barnefamilieene som bor i mindre tettsteder og i spredtbygde områder har stort sett et dårlig kollektivtilbud. Figur 22 viser at ca 70 prosent av dem har det som kan defineres som dårlig eller svært dårlig kollektivtilbud. De er dermed på en helt annen måte enn storbyfamilieene og bosatte i de middels store byene avhengige av at de kan gå eller sykle til sine ulike aktiviteter dersom de ikke skal bruke bil.



TØI rapport 998/2008

Figur 25: Kollektivtilbud for utkantfamilie med middels inntekt og yngste barn 0-9 år RVU 2005¹⁵. Prosent

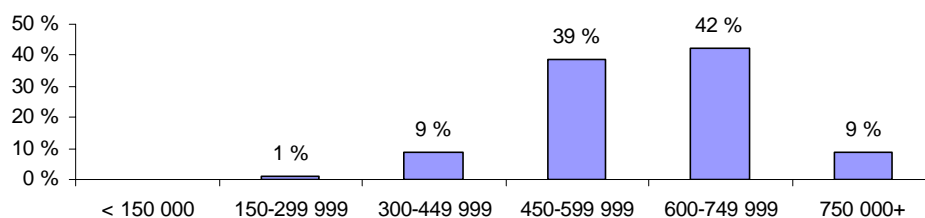
Så godt som alle, 99 prosent, har førerkort for bil. De har i gjennomsnitt 1,74 biler, og det er ikke mer enn 1,28 førerkort for hver bil. Bare 1 prosent har ikke bil, og 61 prosent har to eller flere biler. Denne familietyper har dermed god tilgang på bil og det er ikke så stor konkurranse om bilen(e).

1.4.2 Økonomi

Bosatte i disse områdene har høyere utgifter til transport enn de som bor i storbyene, men litt lavere enn de som bor i de middels store byene, samlet ca 64 000 kr. Ca halvparten går til innkjøp av transportmidler, men bare åtte prosent brukes på kjøp av transporttjenester. Nærmere 60 prosent av disse familiene består av fire personer. Gjennomsnittsforkbruket i en firepersonersfamilie er ca 94 000 kr, der halvparten går til innkjøp av transportmidler, 35 prosent til vedlikehold og 15 prosent til kjøp av transporttjenester.

¹⁵ Se fotnote 9.

I denne gruppen av familier er inntekten 147 000 kr i gjennomsnitt pr. husholdningsmedlem. Det er bare 10 prosent som har en husholdinntekt under 450 000 kr (figur 23). Mer enn halvparten har 600 000 kr eller mer i husholdsinntekt.

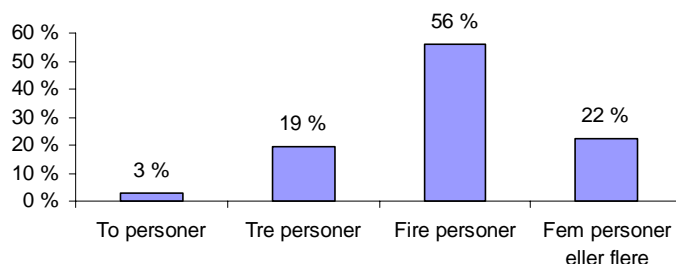


TØI rapport 998/2008

Figur 26: Brutto husholdningsinntekt i utkantfamilie med middels inntekt og yngste barn 0-9 år RVU 2005. Prosent

1.4.3 Familie og yrkesaktivitet

En overveiende del lever i parforhold, 95 prosent. I gjennomsnitt er det fire personer per hushold og gjennomsnittlig to barn. I nesten 60 prosent av tilfellene består husholdet av fire personer (figur 24). En av fem har ett barn, og en like stor andel har tre eller flere barn. Yrkesaktiviteten er høy med 81 prosent på heltid og 10 prosent deltidsarbeidene. De resterende er ikke yrkesaktive.

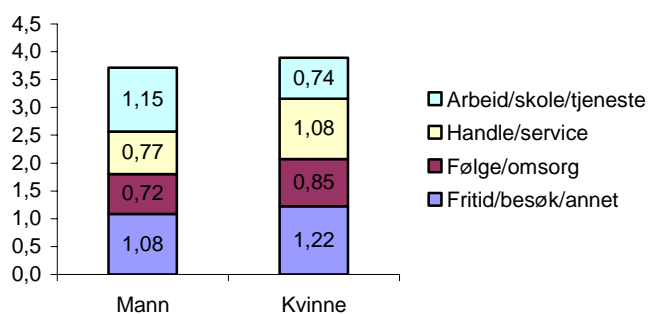


TØI rapport 998/2008

Figur 27: Antall personer i husholdningen i utkantfamilie med middels inntekt og yngste barn 0-9 år RVU 2005. Prosent

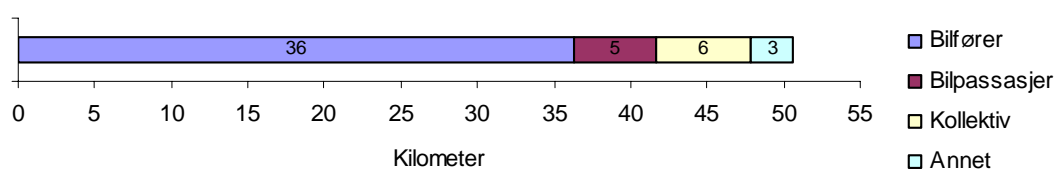
1.4.4 Reiseatferd

Den daglige gjennomsnittlige reiselengden er 51 km, fordelt på 3,80 reiser (figur 25 og 26). De reiser lenger, men har færre reiser enn de som er bosatte i byområdene. Det er særlig menn som reiser langt, 65 km per dag mot kvinnenens 33 km. En del av forskjellen på kvinner og menns reiselengde finner vi i figur 25. Menn har mange flere arbeidsreiser enn kvinner, som på sin side har flere følgereiser og handlereiser enn menn.



TØI rapport 998/2008

Figur 28: Antall daglige reiser etter formål for kvinner og menn i utkantfamilie med middels inntekt og yngste barn 0-9 år RVU 2005.



TØI rapport 998/2008

Figur 29: Daglig reiselengde etter transportmiddel i utkantfamilie med middels inntekt og yngste barn 0-9 år RVU 2005. Kilometer

De som tilhører denne gruppen av familier har relativt mange fritids- og besøksreiser. Disse reisene er relativt lange (tabell 14). Det samme er også arbeidsreisene.

Tabell 7: Omfang av ulike typer reiser i utkantfamilie med middels inntekt og yngste barn 0-9 år RVU 2005.

	Antall reiser	Reiselengde pr. reise (km)	Reiselengde som bilfører pr. dag ¹⁶ (km)
Handle- og servicereiser	0,91	7,4	5,5
Følge- og omsorgsreiser	0,78	6,9	5,4
Fritids- og besøksreiser + andre	1,15	18,2	10,5
Arbeids-, skole- og tjenestereiser	0,96	18,4	10,0

TØI rapport 998/2008

Mer enn 80 prosent av de daglige reisene foregår med bil. Det er bare på fritids- og besøksreisene at det er noen andre reisemåter som har noen betydning, der 27 prosent av reisene foregår til fots eller på sykkel. Kollektivtilbudet er dårlig, og kollektivtransport har derfor liten betydning for de daglige reisene for familier i disse områdene.

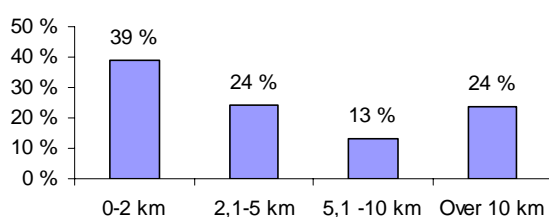
¹⁶ Reiser under 20 mil

Tabell 8: Transportmiddelvalg på ulike reiser i utkantfamilie med middels inntekt og yngste barn 0-9 år RVU 2005. Prosent

	Til fots/ sykkel	Bil	Kollektiv/ annet	Sum
Handle- og servicereiser	13	85	2	100
Følge- og omsorgsreiser	5	94	1	100
Fritids- og besøksreiser + andre	27	67	6	100
Arbeids-, skole- og tjenestereiser	13	83	4	100
Totalt	16	81	3	100

TØI rapport 998/2008

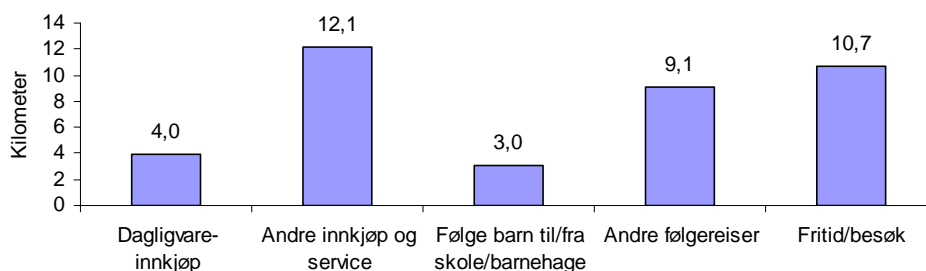
Nesten 40 prosent av bilreisene er 2 km eller kortere, og 63 prosent 5 km eller kortere. Bilførerreisene er i gjennomsnitt 12,8 km, og barn under 13 år er passasjerer på 79 prosent av dem.



TØI rapport 998/2008

Figur 30: Reiselengde på bilførerreiser i utkantfamilie med middels inntekt og yngste barn 0-9 år RVU 2005. Prosent

Følging av barn og dagligvareinnkjøp foregår relativt nært hjemmet, mens de andre aktivitetene skjer rundt en mils vei fra boligen (figur 28). Det tilsier at man vil være avhengig av bil for å nå disse aktivitetene siden kollektivtilbudet er dårlig, eller at man, fordi man har tilgang på bil, velger reisemål et stykke fra boligen. Trolig er sistnevnte lite sannsynlig da dette er familier som bor usentralt.



TØI rapport 998/2008

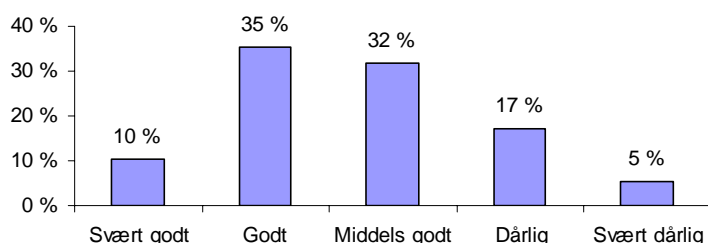
Figur 31: Reiselengde på reiser som starter eller ender hjemme i utkantfamilie med middels inntekt og yngste barn 0-9 år RVU 2005. Reiser under 20 mil.

1.5 Småbyfamilie med høy inntekt og yngste barn 10-17 år

Denne gruppen består av personer med større barn. Yngste barnet er i alderen 10 til 17 år, inntekten pr. husholdningsmedlem er blant de øvre 25 prosent, og de er bosatt i mindre byer eller omlandet til de større byene.

1.5.1 Transportressurser

Som for de to foregående småbyfamiliene er tilgangen til kollektivtransport god eller middels god for majoriteten, 67 prosent (figur 29). Men hver femte har et dårlig eller svært dårlig tilbud. Når barna har kommet i alderen fra 10 år og oppover, er det mye større muligheter for at barna kan ta ansvaret for transporten selv. I den sammenhengen er et godt kollektivtilbud viktig.



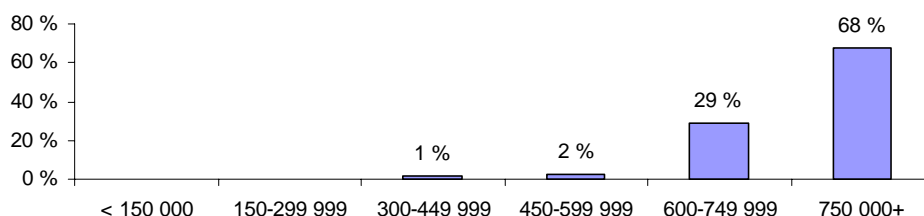
TØI rapport 998/2008

Figur 32: Kollektivtilbud for småbyfamilie med høy inntekt og yngste barn 10-17 år RVU 2005.¹⁷. Prosent

I denne familietyper har så og si alle bil, og så mange som to av tre har tilgang på to eller flere biler. 98 prosent har førerkort. Personene i denne gruppen har i gjennomsnitt 1,79 biler i husholdningen, og det er 1,29 førerkort for hver bil.

1.5.2 Økonomi

Denne familietyper er en høyinntektsgruppe, med 269 000 kr i gjennomsnitt pr. husholdningsmedlem. Nesten 70 prosent av familiene har en husholdsinntekt på 750 000 kr eller mer.



TØI rapport 998/2008

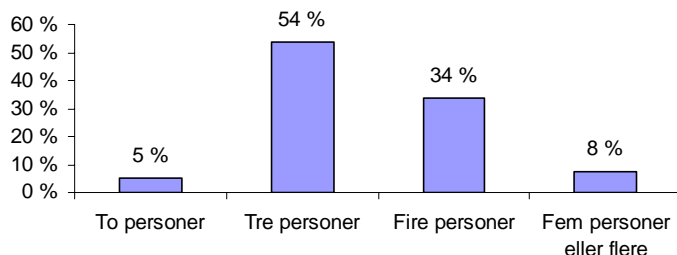
Figur 33: Brutto husholdningsinntekt i småbyfamilie med høy inntekt og yngste barn 10-17 år RVU 2005. Prosent

Statistikken over transportkostnader viser at familier der yngste barn er mellom 7 og 19 år har det største forbruket, ca 100 000 kr. Ca halvparten går til kjøp av transportmidler, men en relativt stor andel, 15 prosent går til kjøp av transporttjenester. Dette gjenspeiler antakelig at de større barna er på farten uavhengig av foreldrene.

1.5.3 Familie og yrkesaktivitet

I 93 prosent av familiene fins det både en mor og en far. I gjennomsnitt er det 1,32 barn, til sammen 3,44 personer. Dette er relativt små familier. 72 prosent har ett barn, bare fire prosent har tre eller flere. Den typiske familien består av tre personer (figur 31). 90 prosent er yrkesaktive på heltid, 6 prosent arbeider deltid, mens 4 prosent ikke har lønnsarbeid.

¹⁷ Se fotnote 9.

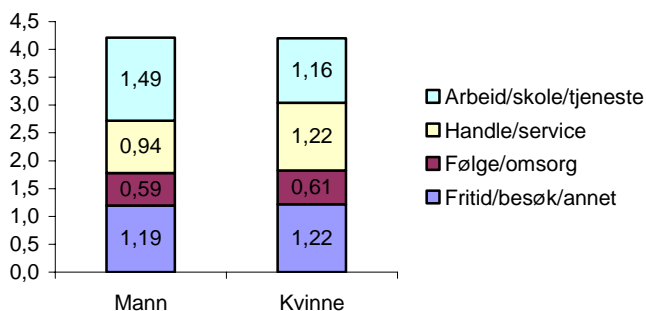


TØI rapport 998/2008

Figur 34: Antall personer i husholdningen i småbyfamilie med høy inntekt og yngste barn 10-17 år RVU 2005. Prosent

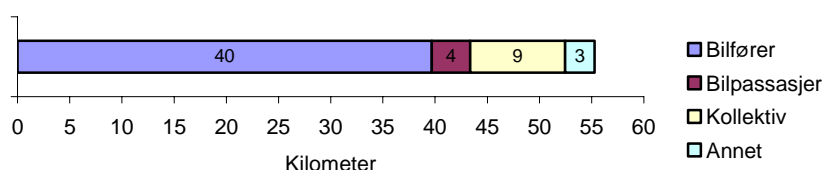
1.5.4 Reiseatferd

Dette er en familietype med relativt mange reiser, i gjennomsnitt 4,21 reiser per dag. Den gjennomsnittlige reiselengden per dag er 55 km (figur 32). Menn reiser 69 km, kvinner 38 km. Sammenliknet med andre familietyper er det ganske små forskjeller mellom kvinner og menn i antall reiser. Kvinner har noen flere handlereiser og færre arbeidsreiser enn menn, men følgereisene er på samme nivå og relativt lavt (figur 33). Dette forteller at barna har kommet i en alder der behovet for følge til de forskjellige aktivitetene har blitt mindre, selv om mange fremdeles kjøres til ulike fritidsaktiviteter.



TØI rapport 998/2008

Figur 35: Antall daglige reiser etter formål i småbyfamilie med høy inntekt og yngste barn 10-17 år RVU 2005



TØI rapport 998/2008

Figur 36: Daglig reiselengde etter transportmiddel i småbyfamilie med høy inntekt og yngste barn 10-17 år RVU 2005. Kilometer

Arbeidsreisene er de lengste av de daglige reisene, og tabell 16 viser at få av de andre reisene foregår i lokalmiljøet. Følgereisene er også relativt lange, noe som indikerer at dette dreier seg om barnas fritidsreiser og ikke skolereiser.

Tabell 9: Omfang av ulike typer reiser i småbyfamilie med høy inntekt og yngste barn 10-17 år RVU 2005

	Antall reiser	Reiselengde pr. reise (km)	Reiselengde som bilfører pr. dag ¹⁸ (km)
Handle- og servicereiser	1,06	8,0	6,1
Følge- og omsorgsreiser	0,60	12,2	5,3
Fritids- og besøksreiser + andre	1,20	14,7	8,2
Arbeids-, skole- og tjenestereiser	1,34	16,6	14,9

TØI rapport 998/2008

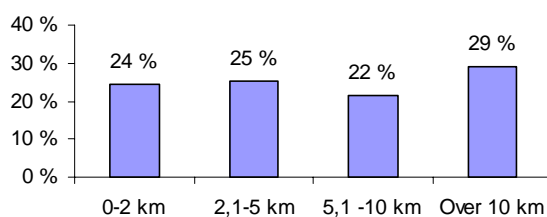
De aller fleste reiser foregår med bil, 78 prosent (tabell 17), og så godt som alle følgereisene er bilbasert. Det har sammenheng med at disse reisene er lange. Det er bare arbeidsreisene hvor kollektivtransport spiller en viss rolle. Ca hver tredje fritids- og besøksreiser foregår til fots eller på sykkel.

Tabell 10: Transportmiddelvalg på ulike reiser i småbyfamilie med høy inntekt og yngste barn 10-17 år RVU 2005. Prosent

	Til fots/ sykkel	Bil	Kollektiv/ annet	Sum
Handle- og servicereiser	8	89	2	100
Følge- og omsorgsreiser	2	98		100
Fritids- og besøksreiser + andre	32	62	6	100
Arbeids-, skole- og tjenestereiser	13	76	12	100
Totalt	16	78	6	100

TØI rapport 998/2008

En av fire bilreiser er 2 km eller kortere, og halvparten er 5 km eller kortere (figur 34). En gjennomsnittlig bilførerreise er 13 km. Sammenlignet med personer som har barn under 10 år der barn er med på minst tre av fire reiser, er her barn under 13 år med på kun 22 prosent av bilreisene. Bilen er altså ikke så viktig for transport av barn.

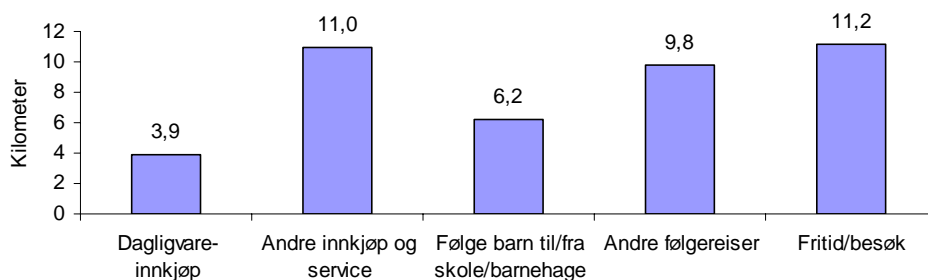


TØI rapport 998/2008

Figur 37: Reiselengde på bilførerreiser i småbyfamilie med høy inntekt og yngste barn 10-17 år RVU 2005. Prosent

Ser vi på hvor reisene går til, er det bare dagligvareinnkjøp som kan sies å foregå i lokalmiljøet (figur 35). Alle de andre reisemålene er lokalisert lenger unna. I gjennomsnitt reiser man 11 km for å foreta andre innkjøp, eller benytte seg av ulike servicetilbud, til tross for at man bor i en mindre by.

¹⁸ Reiser under 20 mil



TØI rapport 998/2008

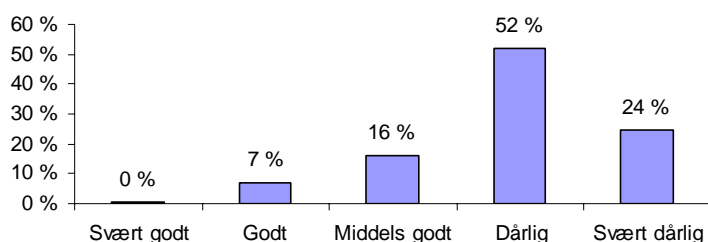
Figur 38: Reiselengde på reiser som starter eller ender hjemme i småbyfamilie med høy inntekt og yngste barn 10-17 år RVU 2005. Reiser under 20 mil.

1.6 Utkantfamilie med yngste barn 10-17 år

Denne gruppen består av personer som bor i mer usentrale strøk og har barn der yngste barn er i alderen 10 til 17 år.

1.6.1 Transportressurser

Familier som er bosatt i disse områdene har jevnt over et dårlig kollektivtilbud. Dårlig kollektivtilbud kan ha særlig negativ betydning for barn og ungdoms mulighet for utfoldelse. Uten kollektivtilbud, vil de være mye mer avhengig av foreldre eller andre som kan kjøre dem, dersom de ikke selv kan gå eller sykle.



TØI rapport 998/2008

Figur 39: Kollektivtilbud for utkantfamilie med yngste barn 10-17 år RVU 2005¹⁹. Prosent

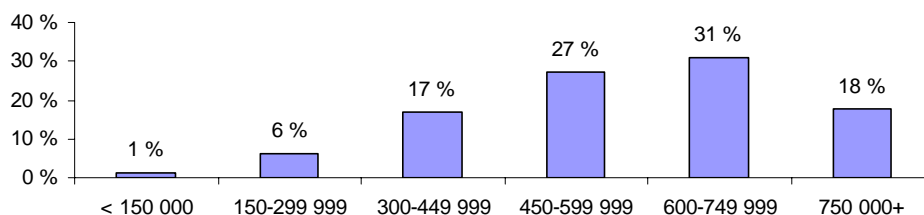
97 prosent i denne gruppen har førerkort. De har i gjennomsnitt 1,76 biler i husholdningen, og det er 1,36 førerkort for hver bil. Så mange som 60 prosent har to eller flere biler, bare to prosent er uten tilgang på bil.

1.6.2 Økonomi

Bosatte i disse områdene har høyere utgifter til transport enn de som bor i storbyene, men litt lavere enn de som bor i de middel store byene samlet ca 64 000 kr. Ca halvparten går til innkjøp av transportmidler, men bare åtte prosent brukes på kjøp av transporttjenester. Det vanligste størrelse på disse familiene er tre - fire personer. Gjennomsnittsforbruket i en trepersonsfamilie er ca 88 000 kr, der 53 prosent går til innkjøp av transportmidler, 37 prosent til vedlikehold og ca 10 prosent til kjøp av transporttjenester.

Utkantfamiliene med yngste barn i alderen 10-17 år har 158 000 kr i gjennomsnitt per husholdningsmedlem. Det er en stor spredning på inntektsfordelingen, halvparten ligger under 600 000 kr.

¹⁹ Se fotnote 9.

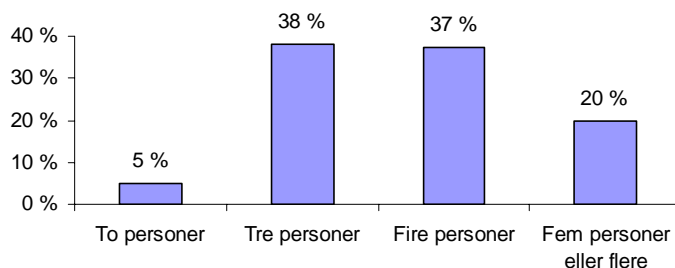


TØI rapport 998/2008

Figur 40: Brutto husholdningsinntekt i utkantfamilie med yngste barn 10-17 år RVU 2005. Prosent

1.6.3 Familie og yrkesaktivitet

Vel 90 prosent lever i parforhold. I gjennomsnitt er det 1,51 barn i familien og 3,76 personer totalt. Så mange som 59 prosent har ett barn, og 9 prosent har tre eller flere. Den typiske familie i denne gruppen består av tre-fire personer (figur 38). Denne gruppen har en relativt lav andel med heltids yrkesaktive, 79 prosent. Andelen som arbeider deltid er 12 prosent, og 8 prosent arbeider ikke.

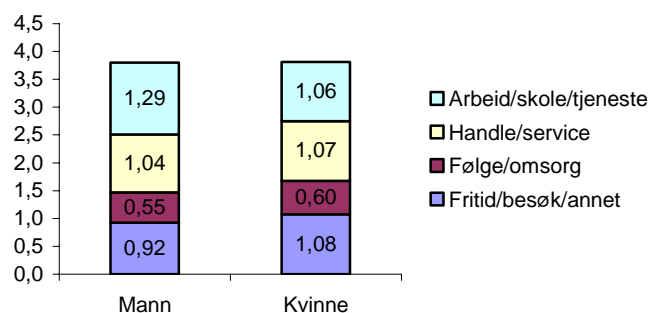


TØI rapport 998/2008

Figur 41: Antall personer i husholdningen i utkantfamilie med yngste barn 10-17 år RVU 2005. Prosent

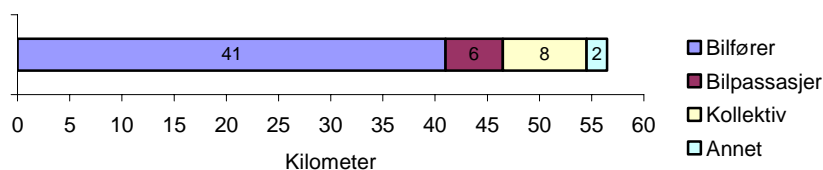
1.6.4 Reiseatferd

I gjennomsnitt reiser de 56 km per dag (figur 40) fordelt på 3,81 reiser. Menn reiser betydelig lenger enn kvinner, 67 km mot 45 km for kvinnene. Menn har noen flere arbeidsreiser enn kvinnene, mens kvinnene har noen flere fritidsreiser (figur 39).



TØI rapport 998/2008

Figur 42: Antall daglige reiser etter formål for kvinner og menn i utkantfamilie med yngste barn 10-17 år RVU 2005.



TØI rapport 998/2008

Figur 43: Daglig reiselengde etter transportmiddel i utkantfamilie med yngste barn 10-17 år RVU 2005. Kilometer

De daglige reisene i disse områdene er i gjennomsnitt ganske lange. Dette gjelder de fleste. Tabell 18 viser at både arbeidsreisene og handlereisene er lange, når vi betrakter gjennomsnittslengdene.

Tabell 11: Omfang av ulike typer reiser i utkantfamilie med yngste barn 10-17 år RVU 2005.

	Antall reiser	Reiselengde pr. reise (km)	Reiselengde som bilfører pr. dag ²⁰ (km)
Handle- og servicereiser	1,05	16,5	10,3
Følge- og omsorgsreiser	0,57	9,6	4,2
Fritids- og besøksreiser + andre	1,00	11,7	6,7
Arbeids-, skole- og tjenestereiser	1,18	18,2	15,6

TØI rapport 998/2008

Bilen er det absolutt dominerende transportmidlet på reisene, 84 prosent (tabell 19). Bruk av kollektive reisemåter er nesten ikke-eksisterende. En av fire fritids- og besøksreiser, og en av ti arbeidsrelaterte reiser, foregår til fots eller med sykkel.

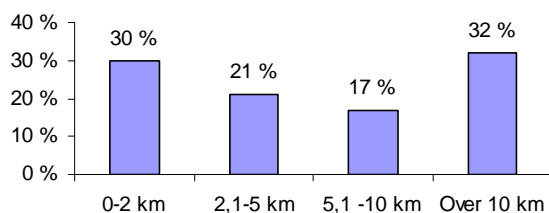
Tabell 12: Transportmiddelvalg på ulike reiser i utkantfamilie med yngste barn 10-17 år RVU 2005. Prosent

	Til fots/sykkel	Bil	Kollektiv/annet	Sum
Handle- og servicereiser	8	90	2	100
Følge- og omsorgsreiser	1	97	1	100
Fritids- og besøksreiser + andre	24	71	5	100
Arbeids-, skole- og tjenestereiser	10	85	5	100
Totalt	12	84	4	100

TØI rapport 998/2008

Svært mange av bilreisene er korte, 30 prosent er 2 km eller mindre (figur 41). Omtrent tilsvarende andel er over 10 km. I gjennomsnitt er bilreisene 14,1 km. Barn under 13 år er passasjerer på 35 prosent av alle bilreiser.

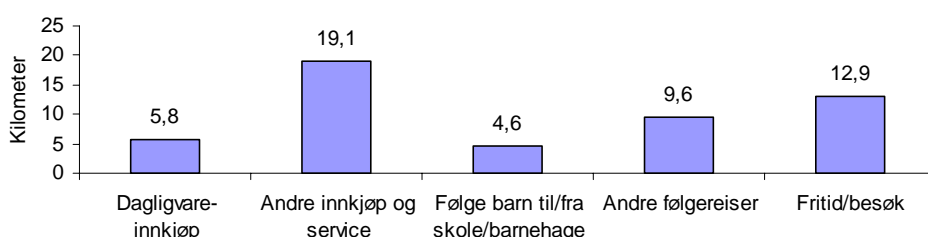
²⁰ Reiser under 20 mil



TØI rapport 998/2008

Figur 44: Reiselengde på bilførerreiser i utkantfamilie med yngste barn 10-17 år RVU 2005. Prosent.

I gjennomsnitt ligger de fleste reisemålene utenfor det som kan kalles nærområdet. Dagligvareinnkjøp og følgeing av barn er de reisemålene som har nærmest lokalisering, mens andre innkjøp og serviceærend ligger i gjennomsnitt nesten 2 mil unna.



TØI rapport 998/2008

Figur 45: Reiselengde på reiser som starter eller ender hjemme i utkantfamilie med yngste barn 10-17 år RVU 2005. Reiser under 20 mil.

1.7 Oppsummering

Analysene i de foregående avsnittene viser at det er både likheter og forskjeller mellom barnefamilier etter barnas alder, hvor de bor og deres økonomiske situasjon. I dette avsnittet vil vi lage en oppsummering av utvalgte indikatorer knyttet til reiseatferd og tilgang på transportressurser for å se på disse seks utvalgte gruppene samtidig.

I gjennomsnitt reiser mødre og fedre til barn under 18 år i underkant av fire mil som bilfører i løpet av en dag (tabell 20). De som bor i storbyer reiser kortere enn andre, kun 26 km. De med større barn reiser noe mindre enn de som har barn under 10 år.

Tabell 13: Daglig reiselengde som bilfører for barnefamilier RVU 2005. Kilometer

	Kilometer som bilfører
Storby, yngste barn 0-9 år	26
Småby, yngste barn 0-9 år, lav inntekt	34
Småby, yngste barn 0-9 år, middels inntekt	35
Utkant, yngste barn 0-9 år, middels inntekt	36
Småby, yngste barn 10-17 år, høy inntekt	40
Utkant, yngste barn 10-17 år	41

TØI rapport 998/2008

Å kjøre bil er den vanligste måten å reise på, også blant barnefamiliene. Rundt 80 prosent av reisene foregår med bil (tabell 21). Storbyfamiliene skiller seg ut med lavere andel med bil og høyere andel til fots, men likevel foregår to av tre reiser med bil.

Tabell 14: Transportmiddelbruk på reisene i barnefamilier RVU 2005. Prosent

	Til fots/ sykkel	Bil	Annet	Sum
Storby, yngste barn 0-9 år	25	67	9	100
Småby, yngste barn 0-9 år, lav inntekt	19	77	4	100
Småby, yngste barn 0-9 år, middels inntekt	16	81	3	100
Utkant, yngste barn 0-9 år, middels inntekt	16	81	3	100
Småby, yngste barn 10-17 år, høy inntekt	16	78	6	100
Utkant, yngste barn 10-17 år	12	84	4	100

TØI rapport 998/2008

Kollektivtilbudet henger sammen med bosted, og det er derfor store forskjeller mellom storbyfamilier og andre. Blant utkantfamilier er det mer enn 70 prosent som har et dårlig eller svært dårlig tilbud, blant småbyfamiliene gjelder det bare 20-25 prosent (tabell 22). Dette viser at mange barnefamilier som er bosatt utenfor de større byene er helt avhengig av bil om avstanden ikke er kort nok til at man kan gå eller sykle.

Tabell 15: Kollektivtilbud for barnefamilier RVU 2005²¹. Prosent

	Svært godt	Godt	Middels godt	Dårlig	Svært dårlig	Sum
Storby, yngste barn 0-9 år	58	31	8	3	1	100
Småby, yngste barn 0-9 år, lav inntekt	13	39	25	15	7	100
Småby, yngste barn 0-9 år, middels inntekt	13	36	26	18	7	100
Utkant, yngste barn 0-9 år, middels inntekt	2	10	17	44	27	100
Småby, yngste barn 10-17 år, høy inntekt	10	35	32	17	5	100
Utkant, yngste barn 10-17 år	0	7	16	52	24	100

TØI rapport 998/2008

De fleste barnefamilier har bil, og mange har mer enn én bil. Blant de som har middels eller høy inntekt eller bor utenfor storbyene er det rundt 60 prosent som har tilgang på to eller flere biler (tabell 23). De som bor i storbyene eller har lav inntekt har i mindre grad enn andre tilgang på bil, men det er likevel et fåtall som ikke bil. Forskjellen mellom ulike typer bosteder er mindre for barnefamilier enn andre (Vågane 2006), noe som bekrefter hvilken betydning bilen har for barnefamiliene.

Tabell 16: Tilgang på bil i husholdningen i barnefamilier RVU 2005. Prosent

	Ingen biler	Én bil	Minst 2 biler	Sum
Storby, yngste barn 0-9 år	8	60	32	100
Småby, yngste barn 0-9 år, lav inntekt	5	55	40	100
Småby, yngste barn 0-9 år, middels inntekt	1	42	58	100
Utkant, yngste barn 0-9 år, middels inntekt	1	38	61	100
Småby, yngste barn 10-17 år, høy inntekt	0	34	66	100
Utkant, yngste barn 10-17 år	2	38	60	100

TØI rapport 998/2008

De reisene som er særlig knyttet til det å ha barn, dvs. reiser der man følger barn til og fra skole, barnehage eller fritidsaktiviteter, er en viktig del av barnefamilienes hverdag. De som har barn under 10 år har dette som formål på drøyt hver fjerde reise (tabell 24). De

²¹ Se fotnote 9.

som har yngste barn i alderen 10 til 17 år foretar en av fem reiser som følge- og omsorgsreiser.

Tabell 17: Formål med reisen i barnfamilier RVU 2005. Prosent

	Arbeids- relatert	Handle/ service	Følge/ omsorg	Fritid/ besøk	Sum
Storby, yngste barn 0-9 år	21	27	32	20	100
Småby, yngste barn 0-9 år, lav inntekt	25	26	25	25	100
Småby, yngste barn 0-9 år, middels inntekt	25	28	26	21	100
Utkant, yngste barn 0-9 år, middels inntekt	27	24	26	23	100
Småby, yngste barn 10-17 år, høy inntekt	31	29	19	21	100
Utkant, yngste barn 10-17 år	33	30	18	20	100

TØI rapport 998/2008

Reiser der man følger barn til/fra skole og barnehage er kortere enn andre typer følgereiser. De som har barn under 10 år reiser i gjennomsnitt snaut tre kilometer til slike ærend, mens de som har større barn reiser noe lengre. Dette henger sammen med at skolen og barnehagen vanligvis ligger i nær tilknytning til hjemmet. Ungdomsskolen ligger i mange tilfeller noe lenger unna, og i tillegg vil de eldste barna kunne gå selv om ikke avstanden er for stor. Mange av reisene til skole og barnehage er svært korte, 22 prosent er under én km og i alt 48 prosent er under to km.

Andre følgereiser som blant annet går til fritidsaktiviteter er noe lengre, rundt en mil. Disse reisene kan også bestå i å følge andre enn barn. Storbyfamilier har de korteste av disse reisene. spørsmålet er om de må være så lange, eller om foreldre og barn har valgt aktivitetene under forutsetning at de kan kjøre bil dit.

Tabell 18: Gjennomsnittlig reiselengde på følge- og omsorgsreiser i barnfamilier RVU 2005. Kilometer

	Følge barn til/fra skole/barnehage	Andre følgereiser
Storby, yngste barn 0-9 år	2,6	5,9
Småby, yngste barn 0-9 år, lav inntekt	2,4	12,4
Småby, yngste barn 0-9 år, middels inntekt	2,5	10,1
Utkant, yngste barn 0-9 år, middels inntekt	3,0	9,1
Småby, yngste barn 10-17 år, høy inntekt	6,2	9,8
Utkant, yngste barn 10-17 år	4,6	9,6

TØI rapport 998/2008

I tabell 19 har vi oppsummert opplysningene om antall reiser og bilbruk på omsorgsreiser som i så godt som alle tilfellene inkluderer barn og fritidsreiser, som er foreldrenes egne fritidsreiser, men der barn også ofte følger med, f eks besøk og friluftsliv. Antall omsorgs- og følgereiser er først og fremst avhengig av barns alder, de yngste følges mer enn de eldre barna og ungdommene. I tillegg har disse reisene også en bostedsdimensjon. Omfanget av reiser er størst i storbyområdene. Dette kan ha sammenheng med at tilbudet av fritidsaktiviteter for barn er større enn på mindre steder. Andelen som bruker bil på denne typen reiser er generelt høy, også i storbyene, selv om den er lavest i disse områdene. Analysen viser også at bilandelen er høyere der det yngste barnet er mellom 10 og 17 år enn der hvor yngste barn er under 10 år. Dette kan ha sammenheng med at avstanden til de eldre barnas skoler og fritidsaktiviteter er lengre enn hva de er for de yngste.

Tabell 19: Antall reiser og andel bilbruk på følge- og omsorgsreiser og fritidsreiser i barnfamilier RVU 2005. antall og prosent

	Følge/omsorgsreiser	Andel bil på følge/omsorgsreiser	Fritidsreiser	Andel bil på fritidsreiser
Storby, yngste barn 0-9 år	1,06	77	1,22	56
Småby, yngste barn 0-9 år, lav inntekt	0,90	82	1,17	69
Småby, yngste barn 0-9 år, middels inntekt	0,97	86	1,17	67
Utkant, yngste barn 0-9 år, middels inntekt	0,78	94	1,15	67
Småby, yngste barn 10-17 år, høy inntekt	0,60	98	1,20	62
Utkant, yngste barn 10-17 år	0,57	97	1,00	71

TØI rapport 998/2008

Fritidsreisene varierer også etter bosted, lavest i utkanten og høyest i storbyene. Bilandelen følger også bosted, med høyest bilbruk i utkanten og lavest i storbyen.

2 Store barns og ungdoms reiseaktivitet

2.1 En aldersperiode med store endringer

I reisevaneundersøkelsen er den nedre grensen for å bli trukket ut som respondent 13 år (i det året undersøkelsen foregår, noe som betyr at det også finnes noen barn på 12 år i undersøkelsen). Opp til barn og unge er bortimot 18-20 år bor de fleste hjemme hos sine foreldre og er dermed prisgitt familiens ressursituasjon, enten det dreier seg om familiens private ressurser eller det handler om de offentlige tilbudene som finnes på det stedet de bor. I første rekke dreier dette siste seg om hvor godt det kollektive reisetilbudet er.

I dette aldersspennet, fra 12 år og opp til 18 år skjer det store endringer i barnas liv, som også får konsekvenser på det transportmessige området. I skolen går barna over fra barne- til ungdomstrinnet (høgstadiet) ved 12-årsalderen. Fra ca 15 år begynner de aller fleste på videregående skole (gymnasium) og en majoritet av ungdom tar førerkort for bil når de blir 18 år, selv om dette er blitt mindre vanlig enn det var på slutten av 80-tallet og begynnelsen av 90-tallet. Transportmessig har disse skoleskiftene betydning. Overgang fra barnetrinnet til ungdomstrinnet betyr som regel fysisk skifte av skole, og skoleveien blir som oftest lengre. Starten på videregående skole betyr alltid en ny skolevei og som regel vil den være lengre enn hva den var på barneskolen. Dette aldersspennet innebærer også store sosiale endringer, fra å være barn, med de aktiviteter og interesser som hører til, til å bli ungdom og ung voksen, med nye interesser og større selvstendighet i forhold til foreldre og foresatte. For mange øker aksjonsradiusen, aktivitetene spres og behovet for transport øker.

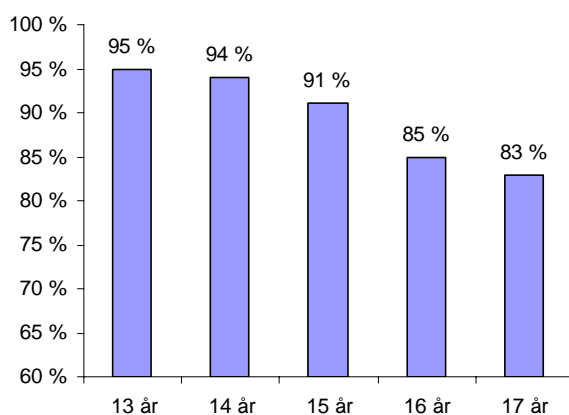
Siden disse aldersgruppene representerer ulike stadier både med hensyn til skolegang og sosial utvikling, har vi i dette kapitlet valgt å behandle hvert årskull for seg. Siden tolvåringene er så få, har vi slått dem sammen med trettenåringene. Fordi mange unge er ferdige med den videregående skolen i 18-årsalderen, de tar sitt førerkort for bil på denne tiden og en del flytter hjemmefra, har vi valgt å begrense analysene oppad til 17 år.

I dette kapitlet vil vi se nærmere på hvilke transportressurser barn og unge i disse aldersgruppene har, deres aktivitets- og reisemønstre, ut fra de opplysningene reisevaneundersøkelsen gir, og hvilke spesielle behov de eventuelt måtte ha. Siden barns

og unge i liten grad har innflytelse på transportsituasjonen i familien, er det husholdets ressurser og bostedets karakteristika som vil være avgjørende for disse aldersgruppene.

2.2 Barn og unges transportressurser

Barns transportmiddel framfor noe annet er sykkelen. Men som vi ser av figur 43, varierer andelen som har sykkel fra 95 prosent for 13-åringene til 83 prosent blant de som er 17 år. Sykkelen avtar med andre ord i popularitet når barna blir eldre.



TØI rapport 998/2008

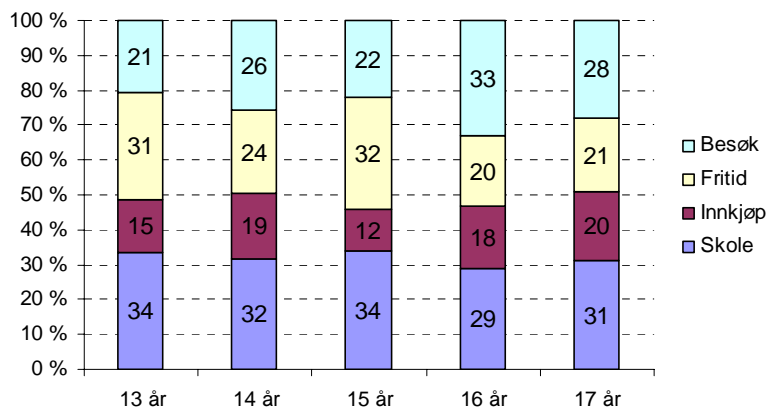
Figur 46: Andeler som eier sykkel i ulike aldersgrupper. RVU 2005 Prosent

De aller fleste barna bor i husholdninger som har bil. Bare fem prosent av barna i disse aldersgruppene bor i familier som ikke har bil, og så mange familier som 53 prosent har to eller flere biler. Blant 17-åringene er andelen uten bil noe høyere fordi en liten del av dem ikke bor hjemme lenger. Mens to av tre i de høyeste inntektsgruppene har to eller flere biler, er det en av fire som har det i de laveste (inntektsdataene er noe usikre fordi mange av barna som ble intervjuet har hatt vanskeligheter med å gi riktige opplysninger).

Nesten 20 prosent av barna bor slik til at de har mindre enn 1 km til den holdeplassen de bruker mest og minst fire avganger per time. Det er i første rekke storbybarna som har et så godt kollektivtilbud. På de mindre stedene og i de spredtbygde områdene er det så godt som ingen som har slik kvalitet på det kollektive transporttilbudet.

2.3 Barn og unges reiser – formål og reisemåte

Rundt en tredel av barn og unges reiser er knyttet til skolegang (figur 44). Resten av reiseaktivitetene er i hovedsak knyttet til ulike fritidsaktiviteter og til innkjøp. For mange har innkjøp eller shopping også karakter av fritid og ”underholdning”, shopping er mer enn bare å kjøpe. Det er ganske liten variasjon mellom aldersgruppene i den relative andelen av de forskjellige reisemåtene.

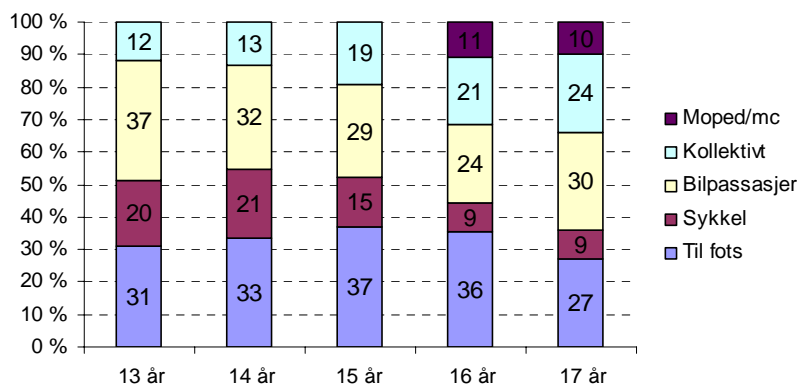


TØI rapport 998/2008

Figur 47: Barn og unges reiseformål. RVU 2005 Prosent

Antallet reiser per dag varierer lite mellom aldersgruppene. I gjennomsnitt har denne gruppen 3,5 reiser per dag, noe høyere enn for befolkningen i gjennomsnitt som er 3,3 (Denstadli et al 2006). De yngste på 13 år har noen flere reiser knyttet til fritid enn de eldre, mens de eldre tenåringene på sin side har flere besøksreiser. Dette gjenspeiler at de yngre er mer aktive i organiserte fritidsaktiviteter enn hva de eldre er. Deres sosiale aktiviteter er i større grad knyttet til det å være sammen med jevnaldrende i uformelle sammenhenger, det som her faller inn under besøksreiser.

Det som imidlertid skiller aldersgruppene, er at de eldre ungdommene har en større aksjonsradius enn de yngre. Mens 13- og 14-åringene i gjennomsnitt reiser ca 18 km per dag, er den gjennomsnittlige reiselengden for 16- og 17-åringene 10 km lengre. En del av dette kan forklares med lengre skolevei.



TØI rapport 998/2008

Figur 48: Barn og unges reisemåter. RVU 2005 Prosent

De vanligste reisemåtene for disse aldersgruppene er å sitte på i bil eller å gå til fots (tabell 45). Det er de yngste som relativt sett oftest er bilpassasjerer, og 15- og 16-åringene som går mest. I den alderen skjer det også en endring i ungdommenes reisemåter. De sykler mindre, reiser mer kollektivt og ved 16-årsalderen får mopeden betydning. Omkring 10 prosent av reisene foregår med moped eller scooter for 16- og 17-åringene. Men fremdeles utgjør bilkjøring som passasjer en betydelig andel av deres reiser.

Siden det er liten forskjell i antall reiser per dag, varierer antall reiser med ulike transportmidler i forhold til den prosentvise fordelingen. Mens de yngste har 0,7 turer på sykkel per dag, er tilsvarende tall for 16- og 17-åringene 0,3. Det er ikke signifikante

forskjeller når det gjelder turer til fots. Antallet varierer rundt én reise per dag. Mens de yngste har 0,4 reiser med kollektive transportmidler daglig, er tilsvarende for de eldste 0,8. Når det gjelder reiser som bilpassasjer er den høyest blant de yngste med 1,3 reiser per dag. Antall bilreiser går ned med alderen, men stiger noe igjen blant 17-åringene. Dette kan ha sammenheng med at de eldste sitter på med venner som har fått førerkort for bil.

2.4 Reiselengde etter bosted for barn og unge

Hvor langt må barn og unge reise for å nå de forskjellige aktivitetene de både må og ønsker delta i? Dette spørsmålet er av interesse med tanke på behovet for transport. Trenger de motorisert transport, bil eller kollektivt, eller kan de klare seg med egne krefter ved å gå eller sykle?

I tabell 20 har vi sett nærmere på reiselengdene til forskjellige aktiviteter for disse aldersgruppene etter hvor de bor i landet.

Tabell 20: Reiselengder til aktiviteter for barn og unge i alderen 13-17 år. RVU 2005Km

Bosted	Skole (N=1240)	Innkjøp/shopping (N=661)	Fritid (N=1047)	Besøk (N=1054)
Oslo/Bergen/Trh/Stavanger	2,8	4,5	4,5	6,1
Omegn til O/B/T/S	5,1	5,8	10,0	4,9
Neste 6 største byer	4,1	4,6	9,2	7,4
Mindre byer	6,2	4,9	11,7	8,2
Resten av landet	7,0	6,1	8,2	6,2
Hele landet	5,2	5,3	8,6	6,5

TØI rapport 998/2008

Reisen til skolen er aller kortest i de store byene, ca 3 km og lengst i spredtbygde områder og mindre tettsteder, 7 km. For bosatte i andre områder varierer reisen mellom 4 og 6 km. Avstand til de butikker som brukes varierer relativt lite, så selv om tilbudet av butikker er større i byene, er det ikke nødvendigvis slik at de nærmeste butikkene velges. Også avstand til fritidsaktivitetene er kortest i de store byene, med en gjennomsnittslengde på 4,5 km, ellers varierer den rundt 10 km. Dette dreier seg ofte om organiserte aktiviteter som sport, musikk, speider og andre typer organisasjoner. Resultatene i tabell 26 forteller at for å delta i denne typen aktiviteter er det i de fleste tilfeller behov for transport pga reiselengden. Når det gjelder uformelle sosiale aktiviteter som besøk, er det i omegnen til de store byene at avstandene er kortest. Dette kan ha sammenheng med at i disse kommunene er det ofte større utbyggingsfelt der folk i samme generasjon flytter inn. Barn og unge får dermed et større grunnlag for valg av venner de kan være sammen med i nærområdet. Forskjellene mellom de andre bostedsområdene er relativt små.

Hvor avhengige er denne aldersgruppen av å bli transportert i forhold til å mestre reisene ved hjelp av egne krefter?

2.5 Reisemåte etter bosted for barn og unge

Når det gjelder skolereisene skiller storbybarn- og ungdom seg ut med en høy andel som kommer seg til skolen ved egen hjelp (tabell 21). Så mange som 64 prosent av dem går eller sykler til skolen. I de andre områdene er andelen syklist og fotgjenger betraktelig lavere. Kollektivandelen er høyest i spredtbygde områder, noe som har sammenheng med at avstand til skolen er så lang at den kvalifiserer til offentlig skoleskyss. De som oftest kjøres til skolen med bil, bor i omegnskommunene til de store byene.

Tabell 21: Reisemåte til skole for unge i alderen 13-17 år etter bosted. Prosent

Bosted	Til fots/sykkel	Moped/scooter	Bilpassasjer	Kollektivt	Sum
Oslo/Bergen/Trh/Stavanger	64	2	4	30	100 (N=271)
Omegn til O/B/T/S	47	2	13	38	100 (N=251)
Neste 6 største byer	52	2	9	37	100 (N=187)
Mindre byer	44	5	12	39	100 (N=235)
Resten av landet	44	2	12	42	100 (N=369)
Hele landet	50	3	10	37	100 (N=1313)

TØI rapport 998/2008

Når de unge skal til eller fra butikken foregår det enten til fots/på sykkel eller i bil som passasjer (tabell 22). Bare ungdom i storbyområder bruker kollektive transportmidler til dette formålet i noen utstrekning, 27 prosent av dem som bor innenfor bygrensene og 16 prosent for dem som bor i omegnskommunene.

Tabell 22: Reisemåte til butikk for unge i alderen 13-17 år etter bosted. Prosent

Bosted	Til fots/sykkel	Moped/scooter	Bilpassasjer	Kollektivt	Sum
Oslo/Bergen/Trh/Stavanger	45	3	25	27	100 (N=124)
Omegn til O/B/T/S	36	4	44	16	100 (N=160)
Neste 6 største byer	36	4	52	8	100 (N=112)
Mindre byer	48	5	41	6	100 (N=150)
Resten av landet	45	3	49	3	100 (N=195)
Hele landet	42	4	43	11	100 (N=741)

TØI rapport 998/2008

Storbybarn og ungdom blir i minst utstrekning kjørt med bil. Dette skjer bare på en av fire handlereiser.

Når det gjelder fritidsreisene er andelen som går eller sykler enda høyere enn for reisene knyttet til shopping og innkjøp. Som tabell 23 viser, er det storbyungdom og barn og unge på småsteder og i spredtbygde strøk som oftest går eller sykler. Storbybarn- og ungdom er de som klarer seg best uten transporthjelp fra de voksne. Vi ser at selv i storbyene er kollektivtransport en lite brukt reisemåte når barn og unge drar på fritidsaktiviteter. De som ikke kan gå eller sykle blir kjørt til aktivitetene. Bortsett fra i storbyene ligger andelen som blir kjørt mellom 40 og 50 prosent.

Tabell 23: Reisemåte til fritidsaktiviteter for unge i alderen 13-17 år etter bosted. Prosent

Bosted	Til fots/sykkel	Moped/scooter	Bilpassasjer	Kollektivt	Sum
Oslo/Bergen/Trh/Stavanger	55	4	29	12	100 (N=260)
Omegn til O/B/T/S	40	3	50	7	100 (N=200)
Neste 6 største byer	40	5	45	10	100 (N=184)
Mindre byer	47	5	39	9	100 (N=220)
Resten av landet	53	0	44	3	100 (N=297)
Hele landet	48	3	41	8	100 (N=1161)

TØI rapport 998/2008

På besøksreiser er andelen som går og sykler høyest av disse reiseformålene, mer enn halvparten klarer seg ved hjelp av egne krefter (tabell 24), men så mange som en tredel blir kjørt. Som vi ser, er kollektivtransport ikke særlig viktig for dette reiseformålet heller.

Tabell 24: Reisemåte til besøk for unge i alderen 13-17 år etter bosted. Prosent

Bosted	Til fots/sykkel	Moped/scooter	Bilpassasjer	Kollektivt	Sum
Oslo/Bergen/Trh/Stavanger	64	2	24	10	100 (N=249)
Omegn til O/B/T/S	50	3	37	10	100 (N=201)
Neste 6 største byer	55	5	32	8	100 (N=121)
Mindre byer	49	5	40	6	100 (N=219)
Resten av landet	54	8	35	3	100 (N=219)
Hele landet	55	5	33	7	100 (N=1149)

TØI rapport 998/2008

Barn og ungdom i aldersgruppen 13 til 17 år har et relativt høyt aktivitetsnivå. De har flere daglige reiser enn hva gjennomsnittsbefolkningen har, og mange av reisene deres foregår til fots og på sykkel. Likevel er det slik at mellom en firedel og en tredel av reisene deres foregår i bil.

2.6 Oppsummering

Analysene i dette kapitlet viser at de aller fleste barn i alderen mellom 13 og 17 år eier sykkel, men at den ikke er deres viktigste transportmiddel på de daglige reisene. Omtrent en tredel av reisene til denne aldersgruppen foregår til fots, og omtrent like mange er som bilpassasjer. Det er imidlertid store forskjeller både etter hva slags formål reisen har og hvor de bor. Reisen til skolen skiller seg ut både fordi den i gjennomsnitt er noe kortere enn de fleste andre formål og fordi de i mye større utstrekning enn de andre reisene foregår med kollektive transportmidler. Dette gjelder uansett hvor barn og unge bor.

Kollektivandelen er høyest for de som er bosatt på mindre steder og i spredtbygde strøk, der skolebuss/annen skoleskyss er et offentlig tilbud²².

Når det gjelder de andre reiseformålene er situasjonen en helt annen. Kollektivtransport har en ganske beskjeden plass for denne aldersgruppens reise- og aktivitetsmønstre. Det er bare for storbybarn og unge at kollektivtransport er viktig, og da i første rekke for reiser knyttet til innkjøp. I dagens situasjon er mange av barn og ungdoms aktiviteter basert på at de kan bli kjørt av foreldre eller andre. Ut fra de data som vi har til rådighet, er det vanskelig å si om denne biltransporten kan erstattes med andre måter å reise på eller om det kan være snakk om mer samkjøring, f.eks. til organiserte fritidsaktiviteter. Dette er tema som vil bli tatt opp i den kvalitative delen av prosjektet.

²² Reglene for skoleskyss er slik at 1. klassinger har rett på fri skyss dersom skoleveien er over 2 km, 2.- 10. klassinger når skoleveien er over 4 km, og elever i videregående skole når skoleveien er over 6 km.

Besøks- og postadresse:

Transportøkonomisk institutt
Gaustadalléen 21
NO 0349 Oslo

Telefon: 22 57 38 00
Telefaks: 22 60 92 00
E-post: toi@toi.no

www.toi.no



**Transportøkonomisk institutt
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning**

- utfører forskning til nytte for samfunn og næringsliv
- har rundt 70 forskere med høy, flerfaglig samferdselskompetanse samarbeider med en rekke samfunnsinstitusjoner, forsknings- og undervisningssteder i Norge og i utlandet
- gjennomfører forsknings- og utredningsoppdrag av høy kvalitet innen områder som trafiksikkerhet, kollektivtransport, miljø, reisevaner, reiseliv, planlegging, beslutningsprosesser, transportøkonomi og næringslivets transporter
- driver aktiv forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, Internett, tidsskriftet Samferdsel og andre nasjonale og internasjonale tidsskrifter
- deltar i CIENS, Forskningscenter for miljø og samfunn, i Forskningsparken nær Universitetet i Oslo