

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, familiefelleskap 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 resemønster. 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.