

Bilens betydning for barns og unges aktivitetsmønstre



Bilens betydning for barns og unges aktivitetsmønstre

Randi J. Hjorthol

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 82-480-0636-0 Papirversjon

ISBN 82-480-0637-9 Elektronisk versjon

Oslo, april 2006

Tittel: Bilens betydning for barns og unges aktivitetsmønstre

Forfatter(e): Randi J. Hjorthol

TØI rapport 834/2006

Oslo, 2006-04

25 sider

ISBN 82-480-0636-0 Papirversjon

ISBN 82-480-0637-9 Elektronisk versjon

ISSN 0808-1190

Finansieringskilde:

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

Prosjekt: 3171 Bilens betydning for barns og unges aktivitetsmønstre

Prosjektleder: Randi Hjorthol

Kvalitetsansvarlig: Jan Vidar Haukeland

Emneord:

Bil; Barn; Ungdom; Aktivitetsmønstre; Essay

Sammendrag:

I dette essayet diskuteres følgende spørsmål: Er det slik at vi oppdrar våre barn til å bli bilbrukere? Hvilke trekk ved det moderne samfunn gjør bilen til det naturlige redskap i hverdagslivets organisering av aktiviteter for barn og foreldre? Hva betyr det for barn og voksne, både fysisk og psykisk, at vi i økende grad blir et folk på hjul snarere enn et folk til fots? Når bilen nå har blitt "allemannseie", kan den da samtidig være et kultobjekt for ungdom? Nye kommunikasjonsformer har også betydning for bilens rolle for barn og ungdom. Hvilken betydning har samspillet mellom mobiltelefonen og bilen for barns og ungdoms daglige aktivitetsmønstre, og hva slags utviklingstendenser er det vi kan skimte?

Title: How the car affects the activity patterns of children and youth

Author(s): Randi J. Hjorthol

TØI report 834/2006

Oslo: 2006-04

25 pages

ISBN 82-480-0636-0 Paper version

ISBN 82-480-0637-9 Electronic version

ISSN 0808-1190

Financed by:

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

Project: 3171 The impact of the car for children's and young people's activity pattern

Project manager: Randi Hjorthol

Quality manager: Jan Vidar Haukeland

Key words:

Car; Children; Young people; Activity pattern

Summary:

The following questions are raised in this essay: Are we socialising our children to be car users? What are the characteristics that make the car "the natural tool" in organising everyday activities for children and parents? What impact does it have on children and their parents that we no longer walk, but are being driven around? Now, that almost everyone owns a car, can the car still be a cult object for young people? New communication technology interacts with car use. What impact does the interaction between the mobile telephone and the car have on the activity patterns of children and young people, and what are the trends?

Language of report: Norwegian

Rapporten kan bestilles fra:
Transportøkonomisk institutt, biblioteket,
Postboks 6110 Etterstad, 0602 Oslo
Telefon 22 57 38 00 - Telefax 22 57 02 90
Pris kr 200

The report can be ordered from:
Institute of Transport Economics, the library,
PO Box 6110 Etterstad, N-0602 Oslo, Norway
Telephone +47 22 57 38 00 Telefax +47 22 57 02 90
Price € 25

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2006

Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 1961
Ved gjengivelse av materiale fra publikasjonen, må fullstendig kilde oppgis

Forord

Bilens betydning for barns og unges aktivitetsmønstre er et prosjekt som er finansiert Bisek. Bisek 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.

Essayet – ”Bilens betydning for barns og unges aktivitetsmønstre” – har en populærvitenskapelig form, og er rettet mot en bred leserkrets. Det er basert både på forfatterens egen forskning og annen nasjonal og internasjonal forskning. Det er derfor oppgitt referanser i teksten og i vedlagt liste.

Avdelingslederne Marika Kolbenstvedt og Jan Vidar Haukeland har gitt nyttige kommentarer underveis i arbeidet. Avdelingssekretær Tove Ekstrøm har hatt ansvar for den endelige utformingen.

Oslo, april 2006

Lasse Fridstrøm
instituttjef

Jan Vidar Haukeland
avdelingsleder

Innhold

Innledning	1
Kom og hent meg!.....	1
Bilen helt fra starten – sosialisering til bilbruk?	3
Bilen som hjelpemiddel i omsorgen for barn.....	4
Yrkesaktive foreldre betyr barn på reisefot	5
Tiden skal fylles med meningsfulle aktiviteter - også for barn.....	6
Tiden skal ikke sløses bort – en sentral samfunnsmessig norm.....	8
Foreldre – både makelige og kontrollerende?.....	9
Skoleveien – ikke lenger på egne ben.....	11
Late foreldre og fete barn?	13
Bilen som symbol og kultobjekt	15
Bil og ungdom.....	16
Hverdagslivets just in time.....	19
Barns stemmer må høres	20
Referanser:	22

Innledning

Bilen har gitt de av oss som har tilgang til den, store muligheter til å reise og til å delta på mange områder og i forskjellige typer av aktiviteter. Dette gjelder også for barn og unge. Deres aktivitetsmønstre har endret karakter på godt og vondt i løpet av de siste 20-30 år, og bilen spiller en ikke ubetydelig rolle i denne utviklingen. I dette essayet vil jeg presentere og diskutere problemstillinger knyttet til dette temaet. Er det slik at vi oppdrar eller sosialiserer våre barn til å bli bilbrukere? Hvilke virkninger har dette i så fall på barns opplevelse av de valgmulighetene de har? Bilen eksisterer ikke løsrevet fra den samfunnsmessige utviklingen ellers – hvilke trekk ved det moderne samfunn gjør bilen til det naturlige redskap i hverdagslivets organisering av aktiviteter for både barn og foreldre? Hva betyr det for barn og voksne, både fysisk og psykisk, at vi i større grad blir et folk på hjul enn et folk til fots? Bilen har blitt sett på som noe mer enn bare et transportmiddel. Den har framstått som et statussymbol, og for enkelte også som et kultobjekt. Det siste har gjerne vært knyttet til bestemte ungdomskulturer. Når bilen nå har blitt ”allemannseie” og et hverdagsredskap, kan den da samtidig være et kultobjekt for ungdom? Mye tyder på at det skjer endringer også her. Nye kommunikasjons-former har også betydning for bilens rolle for barn og ungdom. Hvilken betydning har samspillet mellom mobiltelefonen og bilen for barns og ungdoms daglige aktivitetsmønstre, og hva slags utviklingstendenser er det vi kan skimte? Ønsker vi den utviklingen vi ser i dag, eller kan vi heller tenke oss å vri kursen i en annen retning? Hvordan kan vi i så fall få til dette?

Kom og hent meg!

Kom og hent meg :-)) – Hvor mange har ikke mottatt en slik SMS fra sine barn, og forventningen er helt klar; mor eller far må stille opp med bilen og plukke opp sine håpefulle, nesten uansett hvor og når. Og dette gjør foreldrene stadig oftere. I løpet av de siste 10-15 årene har det vært en kraftig økning i bilbruk som er knyttet tilfølging og henting av barn. Foreldres sjåførvirksomhet har økt i takt både med den generelle velstandsutviklingen og samfunnsutviklingen for øvrig. Så godt som alle barnefamilier i de nordiske landene eier minst én bil.

Bilen er en integrert del av vårt hverdagsliv og vårt kulturelle miljø. Den er en gjenstand som de aller fleste i vårt samfunn tar for gitt, og som de færreste synes de kan klare seg uten. Et liv uten bil er for mange nesten utenkelig (Hjorthol et al 1990, Hjorthol et al 2005). Har man ikke bil i våre dager, er man enten spesielt miljøbevisst, har en helt annen økonomisk prioritering eller dårlig råd. Alminneliggjøringen av bilen har skapt mulighet til å delta i aktiviteter som ikke er lokalisert i nabolaget, men mer biltrafikk som følge av dette gjør nærområdene mer trafikkfarlige for barn og deres lek og aktiviteter.

Bilens sentrale posisjon i samfunnet har medført store endringer, ikke bare for hvordan vi lever vårt dagligliv, men også for hvordan våre byer og tettsteder ser ut, rent fysisk. Og dette har betydning for barns handlingsrom og aktivitetsmuligheter. Ser vi for eksempel på utviklingen av grøntområdene i våre byer og tettste-

der, er det ikke mer enn 20-30 prosent av slike arealer tilbake sammenlignet med 50-tallet. Dette var områder som var viktige for barns lek og utfoldelse på den tiden. "Løkkefotballen", den uorganiserte fotballen, slåball, langball, tauhopping og andre former for egeninitierte fysiske barneaktiviteter var avhengige av at det fantes slike friområder. Det var der mye av barnas aktiviteter i byene foregikk. Men også gatene ble brukt til sykling og ballspill. De av oss som er vokst opp på 50-60, tallet husker godt at det fint gikk an å slå ball i gata. Det var ikke vanlig at så mange hadde bil, og det var ikke vanskelig å passe seg for de få bilene som passerte. På landsbygda satt barna på melkerampene og noterte bilnummer. Det var en ganske vanlig "sport". Var man heldig, kunne man til og med få et utenlandsk nummer i boka, som regel bare et svensk, riktignok.

Nå er friområdene nesten borte og gatene er stort sett for trafikkerte for barns lek. På den andre siden ser vi at omtrent en firedel av arealene i de urbane områdene er forbeholdt bilen og bilens mange ulike behov, slik som veier, parkeringsplasser (bilen brukes bare én time i gjennomsnitt i løpet av døgnet, resten av tiden står den stille), bensinstasjoner, verksteder osv (Miljøverndepartementet 1994). Der bilens behov ivaretas, passer ikke barn og barns aktiviteter inn. Barn må tilpasse sine aktiviteter og gjøremål på en slik måte at de ikke kommer i konflikt med bilen, for ellers er det barna som taper. For barn er det ofte ikke noe skille mellom lek, aktiviteter og ferdsel. Barn leker mens de ferdes. Derfor er ikke bare boligområder, parker og institusjoner, men også gater, veier og plasser deler av barns lekemiljø. Trafikken skaper barrierer for leken og kan være direkte livsfarlig for små barn. Mer av barnas aktiviteter er flyttet innendørs, dels på grunn av de fysiske forholdene, dels fordi andre attraksjoner, som TV, PC-spill etc, holder barna inne. I trafikkbelastede områder holder foreldrene barna innendørs fordi de er redde både for at barna skal skade seg i trafikken og på grunn av høy luftforurensning (Kolbenstvedt 1998).

Selv om ulykkestallene er redusert i løpet av de to siste decenniene, er det fremdeles for mange barn som skades og drepes i trafikken hvert år. Det har skjedd en endring i hvilke ulykkesituasjoner barn er involvert i. Det har vært en klar nedgang i ulykker der barn har syklet eller gått, til gjengjeld har ulykkene der barn har vært passasjer i bil økt. Forklaringen på dette har sammenheng både med at barns reisevaner antakelig er endret og at det er gjennomført flere trafiksikkerhetstiltak i perioden. Hva som betyr mest, kan man ikke si med sikkerhet. Men det er ingen tvil om at barn kjøres i bil mer enn hva som var vanlig for relativt få år siden, særlig til og fra skolen. Jeg kommer tilbake til dette.

Bilen har antakelig ikke samme "nyhetsinteresse" som den hadde på 50 og 60-tallet, da bilholdet startet for fullt, og et mindretall av "vanlige folk" hadde mulighet til å eie en. Bilen ble den gang først og fremst brukt til ferie og fritid, og i mindre grad til hverdagslige sysler som arbeidsreiser og handleturer. Den gangen var det dessuten nesten alltid uten unntak far i huset som kjørte. Og med hele familien i bilen, var det nærmest en høytidsstund når de dro av gårde på søndagstur. I dag er bilen framfor alt hverdagens transportmiddel. Det er bilen som står for mesteparten av den transporten som skjer i dagliglivet. Ser vi på gjennomsnittstall, gjør vi ca tre reiser per dag, og to av dem foregår med bil. Snakker vi om daglig reiselengde, er det bilen som tar oss lengst.

Det er derfor slik at barn og bil både hører og ikke hører sammen. Dette er et av de store paradokser ved bilen; den er både et åpenbart gode, også for barn og ungdom, samtidig som den kan være et problem og til og med en trussel mot deres livskvalitet og velferd.

Dette paradokset er utgangspunktet for de spørsmålene jeg vil ta opp og diskutere i dette essayet. Har vi skapt et samfunn og utviklet holdninger som gjør bilen helt naturlig og uunnværlig i vår hverdag, også for barn og ungdom? Hva slags konsekvenser har dette for organiseringen av barns og ungdommers daglige liv? Har bilen gitt barn flere og bedre aktivitetsmuligheter, eller er det slik at den snarere legger begrensninger på hva barn og unge kan gjøre? Hvilken betydning har det for deres utfoldelse og opplevelse av tilværelsen at bilen er lett tilgjengelig, men samtidig så dominerende i omgivelsene? Hvilke virkninger har det for utvikling av selvstendighet, og for barn og ungdoms helse i vid betydning? Hvilken rolle spiller bilen for dagens ungdom i forhold til hva den gjorde tidligere?

Bilen helt fra starten – sosialisering til bilbruk?

Et viktig kjennetegn ved dagens moderne samfunn er at våre daglige gjøremål, aktiviteter og kontakter er spredt over relativt store geografiske områder. Vi bor på ett sted, arbeider et annet, driver våre fritidsaktiviteter på forskjellige plasser, har ofte venner helt andre steder enn i nabolaget, og våre slektninger kan være bosatt flere steder i landet og i utlandet med. Dette betyr at vi må reise nesten hver dag for å delta i samfunnsmessige aktiviteter. I gjennomsnitt reiser vi mellom 30 og 40 km hver dag, og mesteparten av dette foregår med bil (Denstadli og Hjorthol 2002a, Vilhelmson 2002).

For barnet starter dette mobile livet med livets begynnelse. De aller fleste barn fødes et annet sted enn i hjemmet, noen til og med i bilen på veg til sykehus eller fødehem. Og barnet blir selvfølgelig kjørt hjem godt sikret i familiens bil. Barne-sikring i bil er for øvrig av nyere dato. I Norge kom påbud om sikring av barn i bil så sent som i 1988. Det var ikke helt uvanlig at babyen ble lagt i rommet bak baksetene i Folkevognen (Volkswagen) på 50-tallet, det farligste stedet i den bilen, men det passet perfekt for et lite barn.

I dag er det påbudt å sikre barna i dertil egnet barnesete. Og det er der barnet må regne med å oppholde seg en del opp gjennom sin oppvekst. Barn opplever ofte mye av sine nære omgivelser gjennom bilvinduet, der de kjøres mellom de mange forskjellige aktivitetene. Noen mener at dette betyr at barna ikke lærer å kjenne det strøket de bor i eller nabolagene omkring, når de kjøres rundt på denne måten, det går for fort til at barna blir fortrolig med stedene. Erfaringer fra Tyskland viser at fordi barn kjøres med bil til de fleste av sine aktiviteter, får de et dårlig utviklet bilde av det stedet eller den byen de bor i (Preiss 1989). De utvikler ingen stedsfølelse og gjenkjenner ikke geografiske sammenhenger i byen, fordi det er vegene og gatenes omgivelser de hele tiden presenteres for og observerer.

Barn som alltid kjøres, tør heller ikke bruke buss eller bane, noe som igjen presser foreldrene til å fortsette å transportere dem. Botemidlet er å lære disse barna å

reise kollektivt og bli fortrolig med gatene. Barns aktiviteter foregår på enkelte "øyer", og foreldrene driver utstrakt fergetrafikk mellom disse øyene.

Bilen som hjelpemiddel i omsorgen for barn

På 90-tallet økte det vi kan kalle omsorgsreiser, altså reiser der formålet er å følge barn til ulike aktiviteter som barnehage, skole eller forskjellige fritidsaktiviteter, med 60 prosent i Norge (Hjorthol 2002a). Og dette er ikke noe spesielt for Norge. Vi finner den samme tendensen i alle land som har statistikk om transport av barn. Og hvorfor er det slik?

Det finnes ingen enkeltforklaring på dette fenomenet. Den omfattende transporten av barn finner sin begrunnelse i en rekke delforklaringer. Forklaringene kan knyttes til yrkesaktivitet blant begge foreldrene, noe som krever tilsyn av barna mens foreldrene er på jobb. Dårlig eller utilstrekkelig barnehagetilbud betyr at foreldre og barn ofte må reise langt for å få barnetilsyn.

Fritt valg av hvilken skole barn og ungdom skal gå på og økt andel private skoler, er også med på å øke behov for transport. Trafikken øker, noe som gjør det usikkert for barna å ferdes alene. Videre er det faktorer som spredte bystrukturer med lengre avstander, eie av minst én bil i alle familier, større tilbud av organiserte aktiviteter, både for voksne og barn, endring i forventninger om hvordan tilværelsen skal være og holdnings- og livsstilsendringer mer generelt.

Samlet kan vi også si at dagens samfunn er mye mer preget av individualitet enn tidligere. Denne individualiteten er relatert både til arbeidslivet og hverdagslivet, og er karakterisert ved færre kollektive ordninger og tradisjoner. Spesialisering av aktiviteter både for barn og voksne er gode eksempler på denne individualiseringen. Moderne mennesker er aktive på flere forskjellige sosiale arenaer, og (fysisk) mobilitet blir av noen betraktet som et tegn på suksess. Tidsbruksundersøkelser viser at tid brukt hjemme avtar (Vaage 2002). Folk deltar også mer i sosiale sammenhenger som ikke er basert på romlig nærhet, men på felles interesser. Naboer er ikke de mest selvfølgelige sosiale kontaktene. Venner og kjente bor andre steder, og motorisert transport trengs ofte for å besøke dem.

Vi kan også si at vi går stadig mindre i takt. Tidligere var reglene for åpnings- og lukningstider, avtaler for arbeidstider, skoletider m v mer faste enn det vi ser i dagens samfunn, hvor tidsfleksibiliteten er mye mer utpreget. Fleksibilitet er et typisk trekk ved det moderne arbeidsliv, og individuelle arbeidsavtaler er vanlig. Men fremdeles finnes fastlagte rutetider, tidspunkter for når kino og teater starter osv. Som samfunnsmedlem er man knyttet til ulike institusjoner med mer eller mindre faste tidsbestemmelser som kanskje ikke stemmer helt overens. Åpnings-tider i skole og barnehage er foreløpig mer faste enn i arbeidslivet, slik at arbeidslivets krav om fleksibilitet kommer på tvers av mer rigide tidsmønstre i andre institusjoner. Jo flere institusjonelle koplinger og bindinger, desto strammere tidsstyring av dagliglivet.

Et interessant spørsmål er om vi er på vei mot 24-timers-samfunnet, der det er den individuelle tilpasningen som blir avgjørende og fellesordninger dermed mer

kompliserte å få til. Dette peker i retning av mer private transportløsninger også for barn og unge.

Yrkesaktive foreldre betyr barn på reisefot

På 50-tallet hadde vi det man kan kalle familielønn, dvs at en familie kunne leve av det én normal inntekt ga. Det aller vanligste var at far var ute i arbeidslivet og mor var hjemme. Dette var hjemmehusmødrenes storhetstid, og det var ikke samme behov for at barna skulle være i barnehage pga foreldrenes yrkesaktivitet. Omfanget av organiserte aktiviteter for barn var lite i forhold til hva vi ser nå. I dag er situasjonen en helt annen. Det er nødvendig med to vanlige lønnsinntekter for å "drive" en familie, og for de aller fleste kvinner er det en selvfølge at de skaffer seg utdanning og arbeid på lik linje med menn. Majoriteten av mødrene er i arbeid, selv om en god del av dem har deltidsarbeid. Tidsnyttingsundersøkelsene viser at småbarnsfedrene i gjennomsnitt jobber mer enn andre menn, så behovet for barnetilsyn er med andre ord stort (Vaage 2002). Barna må få omsorg og tilsyn av andre enn sine foreldre mens de er på arbeid. Det hender at barnepasserer kommer hjem til familien eller familien har en au pair eller praktikant boende hos seg, men i de aller fleste tilfeller må barnet ut og reise til dagmamma eller barnehage. Den som oftest følger barnet er mamma, og transportmåten er nesten alltid bil, selv om noen av disse omsorgsreisene foregår til fots, på sykkel eller ved hjelp av kollektive transportmåter. Når far følger barnet, brukes bilen enda mer. Og dersom man ikke bor i storbyen, brukes bilen så godt som alltid (Denstadli og Hjorthol 2002, Hjorthol 2002a).

Så helt fra barnet er bitte lite, er det vanligste transportmidlet bilen. Barn oppdras til å være bilpassasjer fra første stund. Bilen blir dermed et prosaisk hverdagsredskap, som kanskje ikke har noen bestemt betydning for barnet utover det å være et fremkomstmiddel. Bilen er en del av familiens hverdagsliv, og er med på å bestemme hvordan dette skal foregå i svært stor grad.

På 50-tallet og tidlig 60-tall hadde bilen en helt annen posisjon i familien og i dagliglivet. Den ble på sett og vis personifisert, som et slags familiemedlem. Den var dermed ingen hvem som helst, som man kunne ta for gitt, og som var tilgjengelig for familiemedlemmene når man måtte ønske det. De første privatbilene ble først og fremst brukt til fritidsformål, ikke til arbeidsreiser eller mer prosaiske formål, som å gjøre innkjøp eller kjøre barn til ulike formål. Deltok barna i organiserte fritidsaktiviteter, måtte de stort sett selv klare transporten, og de fleste gikk eller syklet. Campinglivet blomstret opp med bilens inntog, og det var helt klart far som kjørte bilen. Familien reiste på feiretur sammen og overnattet i telt. De med best råd hadde campingvogn. Bilen ble med andre ord forbundet med ferie, høytid og fritid. Dagens bil og bilbruk forbindes først og fremst med hverdagen.

Tiden skal fylles med meningsfulle aktiviteter - også for barn

I hjemmehusmorens tid var barn overlatt til seg selv og sine lekekamerater i større grad enn nå. Mor skulle stelle huset og lage mat, barna drev stort sett på med sitt. Tidsbruksundersøkelsene viser at tiden som mødrene bruker sammen med barna har gått lite ned i løpet av de siste 30 årene. Så selv om mor var hjemme, betydde det altså ikke at hun brukte så mye mer tid på barna enn hva hun gjør i dag. Barns liv var også i mye mindre grad organisert enn hva dagens barns liv er. Noen gikk nok i speideren, tok spilletimer på piano eller fiolin, var med i guttekorps (det fantes nesten ikke jentekorps i Norge tidlig på 50-tallet og enkelte korps tok ikke inn jenter) eller var medlem av en eller annen idrettsforening, men det var like vanlig at barna ikke var knyttet til noen fritidsinstitusjon på denne måten. Barn oppholdt seg i nærområdene, og det hendte ikke rent sjelden at de var utenfor rekkevidde av foreldrenes oppsyn. De hadde på mange måter større frihet enn hva dagens barn og unge har. Det var også på den tiden barn til en viss grad skulle sees, men ikke høres.

Det som kjennetegner dagens moderne samfunn, er en mye større grad av vektlegging av å utvikle det individuelle, dyrke det særegne og utvikle selvstendighet, også for barn. For å lykkes i dagens samfunn, er det viktig å utvikle den enkeltes evner. Og dette skjer fra de er ganske små. Skal barnet ha noen sjanse som musiker eller toppidrettsutøver, må treningen begynne tidlig. Barn starter å spille fiolin når de er tre år gamle, og småtasser lærer balltriksing så snart de kan stå på beina. Vi ser et samfunn der vi har fått en overgang fra kollektive til individuelle løsninger, og fra det tradisjonelle til det spesielle. Og bilen er et individuelt redskap som passer inn i dette bildet.

Dette moderniseringsprosjektet, som det ofte kalles, innebærer også en samfunnsmessig norm om at det er viktig og riktig at barn deltar i organiserte aktiviteter for å utvikle sin uavhengighet og identitet. Oppmerksomheten overfor barn og barns behov og utvikling er større i dagens samfunn enn i tidligere generasjoner. Organiserte fritidsaktiviteter blir ansett som bedre for å utvikle det enkelte barns kreativitet enn lek i gata, uten oppsyn eller ledelse av voksne. Dessuten er ikke lek i gata lenger mulig. Der regjerer bilen.

Noen hevder at barns organiserte fritidsaktiviteter er et svar på at nærområdene har blitt umulige for barn å leke i fordi trafikken har økt så sterkt, men det er i beste fall en delforklaring. Samfunnet og samfunnsutviklingen er en helt annen enn for 30 år siden. Den store deltakelsen i organiserte aktiviteter blant barn er heller ikke noe byfenomen, det er ikke bare en del av det urbane liv. Barn på landsbygda deltar også i organiserte fritidsaktiviteter, og svært ofte må disse barna reise enda lenger for å være med på fotballtrening eller musikkundervisning, og blir dermed mer avhengige av bilen enn barna i byen, der det faktisk finnes alternative reisemåter (Mattson 2002, Jensen et al 2004).

Den romlige utviklingen i byområdene har også gått mot en større spredning av bebyggelsen. At barn tilbringer mer tid av sine aktiviteter i lengre avstand fra hjemmet, er også en del av dette moderniseringsprosjektet. Mobilitet og tilgang til bil blir dermed en forutsetning for at barn kan delta i aktiviteter på sin fritid. Mobilitet blir en nødvendig ressurs for kunne "lykkes" også for barn. Barn som tilhører

familier som ikke har bil, er derfor avhengig av offentlig transport, egne krefter på sykkel eller til fots, eller andre for å kunne delta på lik linje med barn fra bilfamilier. De spredte utbyggingsmønstrene som etableres i byområdene, er derfor i mange tilfeller barrierer for barns aktiviteter. Barnefamilier uten bil må bruke mer tid på å planlegge sine aktiviteter eller redusere forventningsnivået om hva barna kan delta i. Enkelte velger også bosted for å redusere transportbehovet.

De seneste tiårene har de sentrale byområdene igjen blitt populære som bosteder i mange vestlige byer. Denne tilbakeflyttingen, som resulterer i en reurbanisering, er ofte gjort med tanke på å redusere behovet for å bruke bil og korte ned på avstandene (Hjorthol og Bjørnskau 2005). Det er ikke bare ønsker om å bruke kafé- og kulturtilbudene som trekker folk tilbake til de sentrale bystrøkene. Mange legger vekt på at organisering av hverdagslivet blir enklere med de forskjellige fasilitetene innenfor rekkevidde uavhengig av bil. Så fremt denne tendensen følges opp med trafikksanering, kan reurbanisering være til fordel også for barn. Ulempen er at fortetting av sentrale byområder ofte går på bekostning av de grønne områdene som kan brukes til friaktiviteter for både barn og voksne. Fordelene er knyttet til at avstandene blir kortere, slik at barn kan gå eller sykle dit de skal, dersom trafikforholdene er tilrettelagt for det.

Oppfatningen om at byen er farlig for barn, kan se ut til å være i ferd med å blekne. Denne forestillingen har lange tradisjoner i Norge. I følge Myhre (1990) kan den spores i hvert fall tilbake til midten av 1800-tallet. Enkelte forskere trekker nå fram storbyen som et positivt oppvekstmiljø (Lidén 1999). En undersøkelse av "problematferd" blant ungdom i Oslo viste at dette var redusert fra 1992 til 1996 (Bakken 1998). Bjørge og Haaland (2001) dokumenterer at det er minst like mye vold, konflikt og gjenger blant ungdom i Skedsmo (en kommune utenfor Oslo) som i fire store norske byer.

Normen om at barn har godt av og stort utbytte av å delta i organiserte fritidsaktiviteter har sammenheng med normene om at man ikke skal sløse bort tiden, og at det er positivt å ha mange jern i ilden. Det viser at man både er en effektiv person og at man er aktiv. Opplevelse av tidspress er vanlig i barnefamilier, og dette er ofte knyttet til forventningen at man *må* delta i mange slike aktiviteter for å være vellykket. Opplevelsen av bilen er at den er tidsbesparende, uansett hva som faktisk er tilfelle (Hjorthol et al 2005, 2006). Dette kan vi kalle en samfunnsmessig myte, som er ganske seiglivet. Bilen har fått en opphøyet status som et effektivt og tidsbesparende transportmiddel, en egenskap som det ikke settes spørsmålsteget ved uansett den faktiske situasjonen. Mange av bilturene som gjøres er korte (under to kilometer), og en del av oss er vanedyr som bruker bilen hvis den er ledig. Bilen vil derfor være førstevalget når vi skal transportere våre barn til alle disse aktivitetene. På den andre siden er det ofte at kollektivtilbudet ikke passer for denne typen reiser, særlig for de korte turene. Da blir ventetid og gangtid for lang. Kollektivtransport er heller ikke noe godt alternativ når skiutstyr og musikkinstrumenter skal med. Med aktiviteter spredt over et større geografisk område er bilen i mange tilfelle nødvendig, dersom man skal holde seg innenfor bestemte tidsrammer.

Da kommer vi over på foreldrenes grunner til å velge bilen når vi skal finne ut hvorfor barn kjøres til det meste. Hvorfor velger de så godt som alltid bil, selv når det kan finnes gode alternativer?

Tiden skal ikke sløses bort – en sentral samfunnsmessig norm

Tiden som et knapt gode som ikke skal sløses bort, er dypt forankret i vår kultur. Benjamin Franklin sa at tid er penger, og dermed blir tiden også en vare for kjøp og salg. Det motsatte av å spare tid er å kaste den bort, for eksempel ved ufrivillig venting på bussen. Ventetid blir noe negativt, der vi som samfunnsmedlemmer opplever at vi har mistet kontrollen. Bilen er i stor grad assosiert med frihet, tidsbesparing og store valgmuligheter. Kollektivtransporten, på den andre siden, er oftere forbundet med ventetid, upålitelighet med en situasjon der vi ikke har kontroll.

Foreldre kjører derfor sine barn i bil, blant annet for å spare tid. Tidssparing er en av de mest legitime grunnene til å bruke bil. Når tidspress brukes som argument for å benytte bilen, trenger ikke dette bare å være knyttet til det faktiske tidsforbruket som de ulike aktivitetene krever, men også til den sosiale oppfatningen som finnes om at tidsknapphet delvis kan betraktes som et ”statussymbol”. Enkelte mener at mennesker av i dag viser sin status i form av mangel på tid, i forhold til tidligere da den frie tiden ga status. Den som har god tid i dag er enten tiltaksløs, lever et innholdsløst liv – eller er i verste fall arbeidsledig. Tidspress blir det ”normale” rammeverket for det sosiale liv.

Andre igjen mener at den moderne familiens *tidskrise* kan forstås som en ”samtidsmyte”, og at det snarere dreier seg om en *forventningskrise*, at man skal fylle livet med en masse (meningsfulle) aktiviteter (Ellingsæter 2004). 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. *Det er umulig å klare seg uten bil i dagens samfunn* – er eksempel på en slik myte eller en kollektiv forestilling.

Slike myter viser til fenomener som på sett og vis er utenfor den enkeltes kontroll – slik er det bare. Som en far med to barn uttrykte det i forbindelse med at han ble intervjuet om å kjøre sine barn til alle ulike aktiviteter – *Ja, men det er fordi samfunnet har blitt som det er blitt* (Hjorthol et al 2005). Hans oppfatning var at dette lå utenfor hans kontroll. Slike ”fortellinger” om samfunnet gir folkelige forklaringer på sosiale sammenhenger, samtidig som de legitimerer de valgene som tas og handlingene som gjøres. Det er ikke sikkert at det er mer effektivt med bil enn med en annen reisemåte, og det er heller ikke sikkert at det ikke finnes alternative aktiviteter eller transportmidler. Hovedsaken er at svært mange foreldre tror at det ikke eksisterer, og at de er overbevist om at bilen alltid er best.

Den engelske geografen Nigel Thrift (1996) har hevdet at den subjektive oppfatningen av *tid* endres når fartsmulighetene øker. Når de fleste i et samfunn har tilgang til bil, vil tiden vi har til rådighet også kunne inneholde flere aktiviteter – og dermed vil tiden ”kreve” mer innhold. Ikke bare tiden, men oppfatningen av avstand vil også kunne endres med endrede hastighetsmuligheter. Når de motoriserte transportmidlene, og først og fremst bilen, blir tilgjengelig for alle, vil avstandene kunne oppfattes kortere og mindre belastende. Sachs (1984:109) sa ”*at the same moment that the car increases mobility and renders distance less problematic it is likely to affect also our sense of what distance has to offer and to threaten the mystique that arises precisely from the problem of its overcoming*”. Hastighet,

representert i hverdagslivet ved bilen, kan dermed være med på å endre oppfatningen av både tid og rom. Transport av barn til deres ulike aktiviteter, delvis også ganske langt, blir noe man ikke setter spørsmålstegn ved. Normen om å fylle tiden med meningsfulle aktiviteter går sammen med normen om ikke å sløse bort tiden. Bilen blir et hjelpemiddel som både oppleves effektivt og ofte er det i denne sammenhengen.

Foreldre – både makelige og kontrollerende?

At tidspress kan brukes som en god grunn til å kjøre barn til ulike aktiviteter, betyr ikke at det ikke er mange andre grunner til at bilen brukes til dette formålet, i hvert fall er det det foreldre sier. Mange foreldre synes at barn bør følges til skolen og til sine fritidsaktiviteter på grunn av trafikkforholdene, engstelse for skumle fremmede ('stranger danger'), større barn som mobber, eller barn som de helst ikke vil at deres håpefulle skal omgås (Mackett et al 2004, Gilhooly et al 2005). Og foreldrene finner det også mer bekvemt å følge barna ved å kjøre dem snarere enn ved å følge dem til fots, på sykkel eller med et eller annet kollektivt transportmiddel. Opplevelsen av tidsknapphet og ønsket om bekvemmelighet følger ofte valget av bil. Tidsknapphet og risiko for trafikkulykker betraktes gjerne som mer "aktverdige" grunner enn egen makelighet og hensynet til egen bekvemmelighet.

Tidsknapphet er også knyttet til det å slippe å stå opp så tidlig som man måtte dersom man skulle gå, eller man kan tilbringe lenger tid ved TVen når bilen er lett tilgjengelig (Gilhooly et al 2005). Det er med andre ord også bekvemmelighetsgrunner som kan være årsaken til at vi får dårlig tid. Ytterligere en grunn til å ha dårlig tid – at familiene opplever en "tidskrise" - er at mange føler at det er så mye man *må* delta i. Det blir en forventning om at tiden skal fylles med meningsfulle aktiviteter, som jeg hevdet ovenfor. Dette gjelder også barna. Barna blir et spillbilde av hvor vellykket foreldrene er. Barn uten organiserte fritidsaktiviteter er et "nederlag" for foreldrene. Høystatusforeldre passer ekstra godt på at deres barn følger denne normen. Barn av foreldre med høy utdanning har flere organiserte aktiviteter enn barn av foreldre med lav utdanning (Hjorthol et al 2006).

Bilen gjør oss makelig anlagt, og dette smitter også over på barna. Foreldre er viktige rollemodeller for sine barn. Undersøkelser viser at barn som blir kjørt til skolen med bil, har foreldre som bruker bilen til de fleste ærend i lokalmiljøet (Mackett et al 2004). Når bilen bare står der, er det veldig lett å bruke den til alle formål. Den er på mange måter vanedannende. Og har man en vane om hvordan man reiser, er det ingen grunn til å skaffe seg opplysning om alternativer, man tenker bare ikke på det (Hjorthol et al 1990). Det kan gjerne finnes en velegnet bussrute mellom hjemmet og svømmehallen, men vi kjenner ikke til den fordi vi aldri har hatt bruk for den. Resultatet er at vi ikke er i stand til å lære våre barn noe annet enn bilbruk. Annen informasjon mangler. Barn sosialiseres eller oppdras dermed til å bli bilbrukere, men om dette har varig effekt, vet vi egentlig ganske lite om.

Ungdom i opposisjon til sine foreldre kan gjerne finne på å ta muntlig avstand fra deres vanebilisme og dårlige miljøatferd (Andréasson 2000). Hvordan det slår ut i

praksis i voksen alder, er en annen sak. I en undersøkelse som ble gjort for ca 15 år siden om hvilken betydning bilen har for organisering av barnefamiliers hverdagsliv, var det en liten gutt som forlangte at faren lot bilen stå når gutten besøkte ham (Hjorthol et al 1990). Far bodde i storbyen, der det fantes T-bane, gutten bodde hos moren i en mindre by. Hos far ville han reise med T-banen eller trikken. Gutten syntes det var mye mer spennende enn å kjøre bil, noe han gjorde ellers hjemme hos mor. Jeg skal komme tilbake til ungdom og bil senere i dette essayet.

Å bringe og hente barn betyr også at foreldrene får en svært god oversikt både over hvor barna befinner seg, hva de gjør og hvem de er sammen med. Foreldre har i ganske stor grad muligheten til å styre sine barns liv inn i ønskede baner også gjennom sin sjåførvirksomhet. Alle foreldre er interessert i å gjøre tilværelsen best mulig for sine barn. Det å frakte dem med bil blir et aspekt ved det å være gode foreldre, foreldre som bryr seg og som stiller opp når barna ber om det. En flerbarnsfar uttrykker sin holdning til dette slik: *Vi prøver å strekke oss langt, altså. Hvis vi kan kjøre, gjør vi det. Vi prøver å gjøre alt for disse barna og ungdommene våre* (Hjorthol et al 2005:54).

Men denne virksomheten betyr at barna er under overvåkning og kontroll av sine foreldre også store deler av fritiden. Barn i dagens samfunn er også institusjonalisert gjennom barnehage og skole. Samlet sett er resultatet at barn følges opp og er kontrollert av voksne, enten lærere eller foresatte, store deler av en vanlig hverdag.

Utbredelsen av mobiltelefonen har gjort denne "overvåkingen" av barna enda mer effektiv. Situasjonen i dag er at så godt som alle tenåringer har sin egen mobiltelefon, og alderen for når de får sin egen går stadig nedover. Svært mange foreldre synes at 10 år er en passende aldersgrense for egen mobiltelefon. En ny norsk undersøkelse viser at over 60 prosent av 10-åringene har sin egen mobiltelefon, og at skilsmissebarn får telefon tidligere for å kunne ha kontakt med den av foreldrene de ikke bor sammen med (Hjorthol et al 2006). Denne kombinasjonen av egen mobiltelefon og god tilgang til bil betyr en tett "servicerelatert" kopleing mellom barn og foreldre. Foreldre er både kontrollører og tilbyr sine transporttjenester. Barna er mottakere av transporttjenestene under forutsetning av de lar seg "overvåke". En del barn og unge er ikke særlig glade for disse betingelsene, og barna på sin side beskytter seg derfor ved å stenge av telefonen, "glemme" den hjemme eller ha flatt batteri når foreldrene forsøker å komme i kontakt med dem på uønskede tidspunkt.

"Fjernkontrollen" av barna betyr at foreldrene opplever sikkerhet med hensyn til kontroll av barnas væren og gjøren. Barna blir kjørt til sine aktiviteter og de blir hentet. De får full service av foreldrene. Men de må "betale" i form av større grad av overvåkning fra foreldrenes side og muligens også mindre utviklet selvstendighet som resultat. Dette er litt av et paradoks – på den ene siden ønsker foreldrene selvstendige barn – på den andre siden drives overvåking og en kontroll av dem som er med på å frata dem ansvar for egne valg og handlinger.

Skoleveien – ikke lenger på egne ben

Kjøring av barn til forskjellige aktiviteter dreier seg ikke bare om fritiden, men i høyeste grad også om førskole og skole. I løpet av de siste 10-15 år har det skjedd en kraftig økning i bilbruk på skolereisene i svært mange land. Undersøkelser fra Storbritannia, Skandinavia og Italia viser nøyaktig den samme tendensen, og dette gjelder ikke bare de minste barna, men også de eldre (Bradshaw 2001, Fyhri 2002, Mackett et al 2002, Mackett et al 2004, Jensen et al 2004, Prezza et al 2001). Et eksempel fra England viser at mens 10 prosent av barn i alderen 11-16 år ble kjørt til skolen i 1985, var denne andelen økt til nesten 20 prosent i 2001 (Gilhooly 2005). Den samme undersøkelsen viste at skolereiser utgjør 17 prosent av alle rushtidsreiser med bil om morgenen og bidrar dermed til kapasitetsproblemer i vegsystemet. Det er heller ikke slik at denne skoletransporten alltid er en del av foreldrenes arbeidsreise, men kun en reise for å kjøre barnet til eller fra skolen. En helt ny undersøkelse fra Norge viser at hvert fjerde barn blir kjørt med privatbil til skolen, nesten 40 prosent av de yngste barna blir kjørt og 16 prosent av 12-åringene (Fyhri 2005).

Enhver som har sin vei forbi en barneskole rundt åttetiden om morgenen, har kunnet observere hvor kaotisk forholdene omkring skolene er. Foreldrene kommer med sine barn i bil, de har gjerne dårlig tid og det er vanskelig å parkere. Resultatet er at biler står på kryss og tvers, ofte oppe på fortauene, med motoren i gang. Denne økte trafikken rundt skolene øker helt klart risikoen for ulykker. Det blir også mer lokal forurensning av all biltransporten, noe som kan bidra til problemer som luftveissykdommer og astma, sykdommer som barn er ekstra utsatte for.

Disse økte risikoene, særlig for de barna som kommer til fots eller på sykkel, får etter hvert foreldrene til å kjøre også disse barna, dersom de har mulighet til det. Forholdene er blitt for dårlige og farlige for fotgjengerne og syklistene. Når enda flere barn blir kjørt på grunn av trafikkforholdene, kommer man inn i en ond sirkel, som igjen øker bilbruken til skolen og forverrer forholdene ytterligere for de som tar seg til skolen til fots eller på sykkel. På den måten reduseres også barnas dyktighet både som fotgjengere, syklist og brukere av kollektivtransport, noe som kan få betydning for fremtidig valg av reisemåter.

Dersom resultatene fra undersøkelser som er gjort om barns skolevei oppsummeres, finner vi at viktige grunner til at barn blir kjørt til skolen er:

- At de har lang skolevei. Hva som oppleves som lang skolevei varierer. Noen foreldre synes at to kilometer er langt for barnet å gå, mens andre mener at barn fint kan gå tre kilometer. Tar vi i betraktning at mer enn 60 prosent av de voksnes reiser på to kilometer foregår med bil, er det kanskje ikke så rart at barn som har tilsvarende lang skolevei blir kjørt eller også kanskje ønsker å bli kjørt. Det er lovfestet at skolebarn har rett på offentlig transport over visse reiselengder. Reglene i Norge for å få skoleskyss er satt ved avstander lengre enn to kilometer for skolelever i første klasse og fire kilometer for de eldre elevene. For elever i videregående skole/gymnas er skyssgrensen seks kilometer.
- At foreldrene synes at barna er for små til å ta seg fram på egen hånd. Da skolealderen ble senket til seks år i Norge i 1997, økte biltransporten til skolen. Mange foreldre opplever at de minste ikke er i stand til å takle

trafikken, at de er for uoppmerksomme og ikke modne nok til å klare skoleveien alene.

- Det er raskere og mer bekvemt for foreldrene. De behøver ikke å stå opp så tidlig for å få barnet klart til det skal på skolen. Tiden vurderes som spesielt verdifull om morgenen når to foreldre også skal på jobb.
- Foreldre ønsker å følge sine barn til skolen av forskjellige grunner, og for mor eller far betyr bilkjøring mindre fysisk anstrengelse og kortere tid. Dette er særlig viktig hvor mor eller far må dra hjem etterpå (i flere av de engelske undersøkelsene viste det seg at kjøring av barn til skolen var reisens eneste formål, mor eller far fortsatte ikke videre til arbeidet).
- De lokale veiene er for farlige å krysse for barna. Dette blir enda mer aksentuert når foreldrene kjører barna sine til skolen, med trafikkøkning som resultat.
- Barna liker å bli kjørt fordi det er mindre anstrengende. Spørsmålet her om ikke foreldrenes reisemåter og handlingsmønstre lett smitter over på barna. Foreldre er tross alt de viktigste rollemodeller de yngre barna har.
- Andre grunner som gjør at foreldrene ønsker å kjøre barna, er mobbing fra andre og ofte større barn på veien, frykten for farlige fremmede som kan antaste barna på skoleveien, trafikkfare, hindre dem i å være sammen med uønskede barn og passe på at de ikke skulker skolen. Det vil si at å kjøre barna er en del av "kontrollregimet" fra foreldrenes side.

Det er mye vanligere at barn blir kjørt *til* skolen enn *fra*. Dette forteller oss at foreldrenes skoleskyssing ofte er en del av deres egen arbeidsreise, og bruk av bilen til arbeidet begrunnes derfor ofte med at man kjører barnet til skolen. Men dette forteller også at det i mange tilfeller er mulig for barna å gå. De kan åpenbart gå hjem, men ikke til skolen.

Oppsummeringen av forskningen om reisemåter til skolen viser følgende grunner til at barn tar bussen til skolen:

- Det er bekvemt for foreldrene. De behøver ikke å kjøre til skolen, og hastigheten på reisen er så høy at man kan ta det mer med ro om morgenen likevel.
- Det er trygt sammenliknet med å krysse gata til fots, synes foreldrene.
- Skoleveien er for lang til å gå og det er ingen bil som er tilgjengelig i familien, enten fordi de ikke har bil, eller fordi den er i bruk på en måte som ikke er forenelig med skoletransport.
- Å reise med buss betyr at barnet har omgang med venner og jevnaldrende og dermed utvikler sosiale ferdigheter. Det utvikler også selvstendigheten.
- Barna liker å reise sammen med venner og klassekamerater til skolen.

Oppsummeringen viser følgende grunner til at barn går til skolen:

- Det er bekvemt for foreldrene. Så lenge som foreldrene ikke er involvert, er det ingen anstrengelser fra foreldrenes side.
- Å gå betyr at barnet har omgang med venner og jevnaldrende og dermed utvikler sosiale ferdigheter. Det utvikler også selvstendigheten.
- Det er ingen bil tilgjengelig i familien av samme grunner som for busstransport.
- Det er helsefordeler knyttet til det å gå.
- Barna liker å gå til skolen sammen med vennene.
- Det går ikke an å kjøre fordi det er så mange andre foreldre som kjører, slik at det ikke blir plass til alle som skal sette av barn. Og det er klart at risikoen for ulykker øker når dette skjer.

Spør man barna selv, vil de helst sykle eller gå til skolen, aller helst sammen med sine kamerater. Mange forteller imidlertid at de er redde for å ta med sykkelen til skolen, ikke bare fordi det er dårlige forhold for sykling mellom hjem og skole, men også fordi de er engstelige for at den skal bli ramponert eller stjålet. Ofte mangler det gode oppbevaringsmuligheter for sykler på skolen.

Skoleveien burde kunne være en øvelse i å ta seg fram på egen hånd for barn i alle aldre. Å kunne mestre trafikk og ha sosialt samvær med jevnaldrende vil styrke barns selvstendighet og sannsynligvis også deres helse. Årsakene til at barn ikke får denne muligheten er til en viss grad skapt av foreldrene selv. Vi kjører våre barn, delvis av bekvemmelighetsgrunner, og er dermed med på å gjøre trafikkforholdene rundt skolene vanskeligere og farligere enn det de er i utgangspunktet. Foreldre engster seg ikke bare for trafikken, men også for "farlige fremmede" (stranger dangers). Men dette kan også bøtes på ved at foreldrene selv og andre voksne bruker områdene som fotgjengere og som syklist. Mangelen på den uformelle sosiale kontrollen ved at "vanlige" folk er ute på veier og gater på vei til jobben bidrar til å øke frykten for at barn antastes. De "farlige fremmede" er ikke så truende når mange befinner seg ute på veien.

Late foreldre og fete barn?

Bilen betyr økte muligheter til å reise og dermed til å delta på forskjellige arenaer med ulike aktiviteter som det ellers ville ha vært svært vanskelig å få til. Både voksne og barn har glede av den økte mobiliteten dette transportmidlet gir. Samtidig har bilen vært med på å etablere en del viktige betingelser for hvordan dagliglivet kan organiseres og samfunnslivet utvikles. På den ene siden skaper bilen muligheter, på den andre siden blir bilen etter hvert en betingelse for å kunne gjennomføre dagliglivet. For de som ikke har bil, begrenses mulighetene ytterligere når den samfunnsmessige utviklingen i alt hovedsak bygger på at de aller fleste har bil. De fleste byene spres utover, slik at avstandene øker og behovet for bil blir stort. Barn som bor i familier uten bil blir dermed ekstra utsatt

i forhold til dem som har bil. I en mobilitetskrevenne verden kan den billøse bli en taper.

Svært mange barn deltar i organisert idrettsaktivitet. Det mest vanlige er fotball, både for jenter og gutter. Det er ofte trening to-tre ganger i uka, og også for barn er det serier og cup som innebærer kamper flere ganger i måneden. I svært mange tilfeller krever dette en utstrakt reising og frakting av barn til områder langt utenfor nærmiljøet. Barneidretten, som i utgangspunktet var ganske amatørmessig og lokalt basert, har fått en helt annen og mer ”seriøs” karakter. Løkkefotballen eksisterer ikke lenger. Nå er ungene organisert i idrettslag med trenere (riktignok ofte foreldre blant de yngste) fra de er ganske små. På samme måte som for skoleveien, ser det ut til at det er en klar og økende tendens til at barna kjøres med bil til arenaene for å drive fysisk aktivitet, i stedet for at de enten tar seg dit ved egen hjelp, eller at aktivitetene kunne vært drevet i det lokale miljøet. Vi voksne agerer omtrent på samme vis. Parkeringsplassene ved helsestudioer og treningslokaler er som regel fullt belagt når treningen foregår.

Men hva med de barna som kjøres til de fleste av sine aktiviteter, hva betyr det for dem, utover det at de kan delta på flere gjøremål enn hva de fleste billøse barna kan?

Helsemyndigheter i de fleste vestlige land er bekymret over at befolkningen øker i vekt, og dette gjelder også barna. Inntak av dårlig, fet og usunn mat og drikke har blitt pekt på som en viktig grunn til denne utviklingen. Mange foreldre mener at det ikke blir tid til å lage ordentlig middag når barna skal på trening og spilling etter skolen. Hamburgere, cola, potetchips og kebab kan spises på veien, og passer godt i en tidspresst situasjon, men helsemessig er ikke denne maten noe særlig bra, selv om det er lettvin. Sukker og fett øker vekten.

Tidsbruken foran TV- og PC-skjermen har også blitt trukket fram som en viktig grunn til vektøkningen, barn får ikke nok mosjon. Mosjon er også det som kommer på minussiden når barna kjøres både til skolen og til de andre aktivitetene. Det hevdes også at dagens barn har dårligere motorikk enn tidligere generasjoners barn. Konsekvensen er at de lettere kan skade seg fordi de har dårligere balanse og evne til å bevege seg. Noen mener også at økningen i levealder vil stanse opp fordi den oppvoksende generasjon er i dårligere fysisk form enn hva deres foreldre var som barn.

Det er gjort en rekke studier av forholdet mellom reisemåte til skolen og andre gjøremål, fysisk aktivitet, vekt og andre helsemessige aspekter (for eksempel Cooper et al 2003, Evenson et al 2003, Mackett et al 2004). Ikke overraskende finner man at de som kjøres har en høyere ”kroppsmasseindeks” enn de som ikke kjøres til skolen. De er rett og slett fetere enn barn som kommer seg til skolen ved egen hjelp. Det viser seg også at de barna som ikke kjøres til skolen er mer aktive etter skoletid enn barn som kjøres. Det ser med andre ord ut til at det utvikles et mønster som gjentas i flere ulike situasjoner. Brukes bilen til ett formål, er det lett at den brukes til flere, og kanskje alle. Og motsatt ser det ut til at barn som er vant til å gå og sykle til skolen også gjør det til andre formål. Dette viser helt klart at vi fratar barna et gratis ”helsetilbud” og gjør dem en bjørnetjeneste ved å kjøre dem fra sted til sted. Noen har regnet ut at det å gå fram og tilbake til skolen en uke tilsvarer omtrent to gymnastikktimer.

Barns liv har blitt karakterisert som ”øyifisert” (insularisation). Det er ikke bare en institusjonalisering som skjer gjennom barnehage og skole (Zeihner 2001). I et funksjonelt og differensiert landskap, som den moderne byen er, kan hjemmet, skolen, barnehagen, idrettsplassen og musikkskolen betraktes som øyer innenfor et område som er tilpasset voksnes behov hvor barn må krysse, men ikke oppholde seg. Etter Zeihners mening påtvinger vi voksne barna en form for ”øyhopping”, som definitivt ikke har samme attraktivitet som den vi opplever i sommerferien i Egeerhavet.

Jeg nevnte tidligere at erfaringer fra Tyskland viser at fordi barn kjøres med bil til de fleste av sine aktiviteter, altså mellom disse øyene, får de et dårlig utviklet bilde av det stedet eller byen de bor i. Fra vinduet i baksetet av bilen observerer barnet bylandskapet som glir raskt forbi. De utvikler ingen stedsfølelse og gjenkjenner ikke sammenhenger i byen, fordi det er bilvegene og gatenes omgivelser de hele tiden summarisk presenteres for. De lærer ikke å ta seg fram ved egen hjelp. Barn som alltid kjøres, blir uselvstendige og får problemer med å bruke buss eller bane. Vanen med at foreldrene kjører dem festner seg og blir vanskelig å vende. Botemidlet er å lære disse barna å reise kollektivt og bli fortrolig med gatene, mener de tyske forskerne. Men dette skjer ikke av seg selv.

Bilen som symbol og kultobjekt

Inntil nå har jeg omtalt bilen som et hjelpemiddel, som et redskap for å gjennomføre de daglige aktivitetene i familienes hverdagsliv som er knyttet til barn og unges gjøren og laden. Men bilen er noe mer enn bare et transportmiddel, i det minste var den det tidligere.

Det har for eksempel blitt hevdet at ingen annen enkeltgjenstand i større grad har symbolisert det moderne slik som bilen har gjort (Brownell 1972). Bilen la grunnlaget for store økonomiske og sosiale forandringer, særlig når det gjaldt byenes karakter og form. I mellomkrigstidas USA ble bilen sett på som den viktigste av alle tekniske oppfinnelser. Grunnen til dens popularitet som symbol var at den var passende på alle måter: *“The motor vehicle was a more impressive piece of machinery than the radio, more personal in its impact than a skyscraper or a dynamo, and certainly more tangible than electricity. Thus it was generally more legible as a symbol and more apparent in its consequences.”* (Brownell 1972:43).

Bilens psykologi har blitt knyttet til klær, moter, smykker, uniformering, til fantasier og til våpen (Marsh og Collett 1986). Bilen finner en som “hovedperson” i bøker, filmer og musikktekster. Bilen gis også navn og pyntes og stelles.

Det fins en god del litteratur som viser sammenheng mellom bil og ungdomskultur (for eksempel Marsh og Collett 1986, Lewis og Goldstein 1983). Særlig synlig var/er den i den amerikanske kulturen. Det skandinaviske svaret på *hotrodders* og *low-riders* er de svenske raggerne, som hadde sin storhetstid på 50- og 60-tallet. Den norske varianten kalles rånere. For ungdommen ble bilen en mulighet for frigjøring fra foreldreautoriteten. De kunne forsvinne, gjøre seg usynlige (ingen kunne se hvem som satt i baksetet), være utenfor kontroll. Bilen

ble treffsted og fristed, og i et land som USA, med et puritansk forhold til seksualitet, ble bilen også knyttet til “sedenes oppløsning” og et generelt tegn på moralsk forfall (Brownell 1972). Det samme ble sagt om raggarne, som hadde ord på seg for å ta for seg av unge jenter. Raggarbilen, gjerne en stor amerikaner, ble et uttrykk for en ungdomskultur på tvers av en borgelig nøkternhet. Med ekornhale og rosa leopardskinnseter var de en provokasjon for den jevne svenske sosialdemokratiske borger. For mange svenske arbeiderklasseungdommer (særlig gutter) ble bilen og crusingen rundt en måte å slippe unna trange boligforhold og kontrollerende foreldre. Bilen symboliserte den nye friheten for denne delen av ungdomssjiktet.

Det har også blitt hevdet at bilen er ett av de mest kjønnsstilknyttete objektene i det 20. århundrets teknologi (Wachs 1992). Bilen var først og fremst mannens. Selv om enkelte trodde at kvinner bedre kunne mestre biler enn hester, var ikke dette det dominerende synet. På begynnelsen av 1900-tallet var det den lette elektriske bilen som ble markedsført for kvinner (Scharff 1992). Den gikk ikke så fort, var ikke så sterk osv som den bensindrevne, og dermed passet den bedre for kvinner enn for menn, ifølge produsentene. Stereotype oppfatninger av kvinner som sjåførere og forventninger om at kvinner verken kan noe om bil eller er interessert i bil, har hatt lang gyldighet (Wachs 1992). Norsk og svensk forskning pekte også på at bilen fremdeles er et maskulint prosjekt, både gjennom bruk, reklame, medlemskap i bilklubber og som mestringsobjekt (for eksempel Hagman 1995, Lamvik 1994, Rosengren 1993, Hjorthol 2002b).

Bilen er nok fremdeles et sted å være for ungdom, men kanskje først og fremst på landsbygda (Lægran 2002). I spredtbygde områder er bensinstasjonen et slikt møtested, og bilene er fremdeles varmestuer og festlokaler. Og har noen nettopp tatt førerkort, er det stas å invitere kompisene med på et ”spin” (Carabine og Longhurst 2002). En undersøkelse fra Finland viser at raggar- eller rånekulturen fremdeles lever, men at det kanskje er de mest marginaliserte av ungdommen, unge gutter uten utdanning og framtidsmuligheter på arbeidsmarkedet, som representerer dette miljøet (Vaaranen 2005).

Bil og ungdom

Spørsmålet nå er om denne bilinteressen er for nedadgående blant ungdommen, slik at bilen som symbol på inntreden i voksenverdenen ikke lenger er så viktig, at bilen rett og slett bare blir bare et transportmiddel, som man anskaffer seg fordi det er praktisk. Ungdoms identitetsbygging er knyttet til andre ting enn bil. Når de aller fleste etter hvert har råd til å kjøpe bil med tid og stunder, blir den et allemannseie, som på sett og vis mister sin attraksjonskraft. Men det er forskjell på biler – og det er kanskje typisk blant ”nyrike” ungdommer, for eksempel fotballspillere, at de kjøper iøynefallende biler, som gir signaler om ekstra velstand. Slike biler har gjerne både en sterk farge og en hestekraftmettet motor. Kommer man i en gul Ferrari eller en rød Bugatti, blir man garantert lagt merke til.

Samtidig har jeg vist foran at barn sosialiseres til bilbruk, de lærer at bil er den mest ”naturlige” måten å komme seg fram på. Dette kan kanskje også være med

på å ta glansen av bilen som kult- og statusobjekt. Med utgangspunkt i to typer av statistikk skal jeg se litt nærmere på bil og ungdom i dette avsnittet.

Bilen har vært og er for mange unge gutter forbundet med frihet, fart og spenning. Den som har bil, har mulighet til å komme seg rundt. Han (det er sjelden jenter som tiltrekkes av råkjøring) kan utfordre fartsgrensene og vise kompisene sine at han ikke er en pyse når det gjelder. I dette tilfelle er bilen som transportmiddel av underordnet betydning. Poenget er ikke å komme seg fra ett sted til et annet, men det å være underveis. Men bil er dyrt, og for mange ungdommer en uopnåelig eiendel, dersom de skulle ønske å eie en. Mange unge er under utdanning i mange år etter at de legalt kan kjøre bil, og har dermed heller ikke midler til å skaffe seg en, og den er kanskje heller ikke så attraktiv.

Tar vi en kikk på kriminalstatistikken, finner vi imidlertid at bil og ungdom hører sammen der. Den norske kriminalstatistikken viser at mer enn hver fjerde person som er siktet for biltyveri er under 18 år, altså under den alderen da de legalt kan kjøre bil. Dette er ikke noe særtrekk for norske forhold. I Sverige er mer enn halvparten av de siktede (lagförda) personer i forbindelse med biltyveri mellom 15 og 20 år. En engelsk undersøkelse viser at unge biltyver har en karriereutvikling (Slobodian og Browne 1997). De helt unge på 14-15 år går som "læregutter" hos de eldre guttene i 6-12 måneder før de prøver seg selv, og bilene stjeles både fordi det er enkelt og spennende. Bilen er et fristende objekt for å utløse spenning og oppleve risiko. Biltyveri blir en form for risikosport, fordi bilen innehar de kjennetegnene som trengs for den slags.

De unge biltyvene utgjør selvfølgelig en svært liten gruppe av ungdom. Ser vi på ungdom generelt, finner vi en utvikling som kanskje peker en annen retning når det gjelder interesse for bil.

Analyser av de nasjonale reisevaneundersøkelsene fra 1992, 1998 og 2001 i Norge tyder på dette (Hjorthol 2002c). Disse viser nemlig at for ungdom i alderen 18 til 24 år har andelen som har tatt førerkort for bil gjennomsnittlig gått ned. I 1998 var det i reisevaneundersøkelsen en tendens til at færre 18-åringer tok førerkort for bil enn i 1992. Dette nivået ble opprettholdt i 2001. Det samme gjelder for 19-åringer. For 20-åringene kom ikke nedgangen før mellom 1998 og 2001. Det samme gjelder for 24-åringene. Følger vi 18-åringene fra 1998 til de har blitt 21 år i 2001, er andelen med førerkort for denne aldergruppen gått opp fra 42 prosent til 82 prosent, noe som kan tyde på en utsettelse av det å ta førerkort. Mens det tidligere var mer vanlig å skaffe seg førerkort så snart man var gammel nok, ser det ut til at dette ikke er tilfelle lenger.

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

det ble kontrollert for effekten av alder, yrkesaktivitet, kjønn og om de bodde i byen eller på landsbygda (Hjorthol 1998).

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

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

Flere har også pekt på at bilen ikke lenger har samme kulturelle betydning for ungdom som den hadde tidligere (Andersson og Warmark 1999, Sjöberg 2000, Nordbakke 2002). Bil gir ikke status i alle kretser, dersom ikke bilen er ekstraordinær, slik som det kanskje var mer av tidligere. Håkan Andréasson (2000) finner i sin undersøkelse fra Göteborgområdet at få ungdommer er noe særlig interessert i bil. Unntaket er unge gutter med yrkesfaglig bakgrunn, som ser for seg en fremtid utenfor byområdet. En del av disse vil også ha behov for bil i sin yrkeskarriere. Undersøkelser i Danmark tyder også på at ungdom i byområdene er mindre interessert i bil som statusobjekt enn ungdom fra landsbygda (Jensen 2001). Dette henger høyst sannsynlig sammen med at bilen er mer nødvendig for at ungdom kan være sammen og møtes.

Miljøproblemene knyttet til bilen har også gjort den mindre attraktiv i ungdoms øyne (Ruud 1999). Interesse for bil har også tradisjonelt vært sterkere blant gutter og menn enn blant jenter og kvinner (Hjorthol 1998, 2002c). Som teknisk utfordring er ikke den moderne bilen lenger et så interessant objekt (Rosengren 1993). Mer elektronikk og mindre mekanikk gjør den både vanskeligere å pusle med selv, og også å stjele.

Ny kommunikasjonsteknologi kan virke som en større utfordring enn bilen for dagens ungdom. PC, dataspill, iPod etc tar både penger og tid. Bil koster mange penger både i innkjøp og drift. For ungdom kan annen type reisevirksomhet i ferie- og fritidssammenheng være mer attraktiv enn å bruke pengene på bil (Carle og Sjöstrand 1995). Å reise både langt og lenge er mer attraktivt enn å eie en bil, særlig hvis man i tillegg bor i en større by, der kollektivtilbudet er godt og bil mer upraktisk og bindende enn frigjørende. Det kan være vanskelig å finne parkering, og ofte går det raskere å ta sykkelen eller bussen for å komme seg fram.

Bilen er imidlertid et viktig transportmiddel, og i gjennomsnitt den reisemåten som brukes mest. Bilen er et praktisk redskap for å organisere gjennomføringen av dagliglivet, og med flere forpliktelser knyttet til familie og barn, vil de fleste også tilpasse seg et dagligliv med bil. En videre analyse av de norske dataene viser at ungdom i storbyene i mindre grad har tilgang til bil enn ungdom på tettsteder og i spredtbygde strøk. Dette er ungdom som har et kollektivt reisealternativ, og ungdom i de små og mellomstore byene har i tillegg korte avstander til de fleste av sine gjøremål.

Både i 1992 og i 2001 var det gutter og menn som har best tilgang til bil, så kjønnsaspektet ved bilinteressen er fremdeles tydelig. Familieforhold ser ut til å ha fått større betydning for tilgang til bil i løpet av denne ti-års perioden. I 2001 har enslige og de som bor sammen med andre voksne (de som ikke er i familie med), sjeldnere bil enn de som er i andre familiesituasjoner. Behovet for bil øker med familieforpliktelser og de krav til organisering av ulike aktiviteter i hverdagslivet som disse innebærer. I 1992 så ikke familiesituasjonen ut til å spille så stor rolle for tilgang til bil, da var det vanligere å ha bil selv om man var enslig. Dette peker i retning av at bil er noe man anskaffer seg når man trenger det, blant annet til å transportere barn.

Å være elev eller student vil for aldersgruppen 18-24 år være ensbetydende med å ha dårligere tilgang til bil enn de med lønnet beskjeftigelse. Dette kan også ha sammenheng med hva man prioriterer å bruke pengene sine på. Studenter er i en friere situasjon når det gjelder å disponere egen tid. Det kan for eksempel bety at de bruker mer penger på ferie og fritid enn yrkesaktive ungdommer.

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

Best tilgang til bil har unge menn som bor på mindre tettsteder og i spredtbygde strøk, har en betalt jobb, en rimelig god inntekt og er i et parforhold og/eller har barn. Dårligst tilgang til bil har unge kvinner, ungdom som er bosatt i storbyene, er student, bor alene eller sammen med andre voksne (dvs i kollektiv).

Disse resultatene tyder på at det kan være en endret holdning til det å skaffe seg førerkort og bil for ungdom. Fra et trafikkpolitisk perspektiv er dette miljømessig gunstig for byene. I diskusjonen om kollektivtilbudet i de store byene er denne trenden blant ungdom viktig å ha i minne. Opplevelsen av å ha et godt kollektivtilbud kan være med å forlenge utsettelsen av bilkjøp. Et forverret tilbud vil påskynde anskaffelsen av bil.

Hverdagslivets just in time

Jeg startet dette essayet med en velkjent SMS– *kom og hent meg :-))* – som mange av oss er kjent med fra våre barn. Denne meldingen er typisk for hva jeg vil kalle hverdagslivets orientering mot en *just in time* organisering. Just in time kommer fra næringslivets måte å organisere produksjon og transport på. Grunntanken er at innsatsfaktorene skal komme i riktig mengde, på rett sted og til riktig tid. Just in time betyr hyppigere transporter, mindre sendinger og kortere vente- og lagertid. Oversatt til familielivet betyr dette at barn kjøres oftere til de ulike aktivitetene, de transporteres ofte enkeltvis og foreldrene slipper å vente på barna. De kan komme når barna anroper dem, og barna slipper å vente på foreldrene, eventuelt på bussen, som det stadig ser ut til å bli mindre bruk av. For familiene kan dette oppleves som tidsbesparende, men som jeg har diskutert i det foregående, har det

mange virkninger som samlet sett ikke er så positive, verken for foreldre eller barn eller for samfunnet som helhet.

Samspeillet mellom mobiltelefonen og bilen i familienes hverdagsliv betyr at behovet for å planlegge aktivitetene kan bli mindre, beslutningene kan tas ad hoc, etter just in time prinsippet. I mange familier er det nettopp det som skjer, særlig når det gjelder transport av barn i forbindelse med deres mange fritidsaktiviteter, det være seg organiserte eller uorganiserte (Hjorthol et al 2006). Det kan se ut til at måten ungdom bruker mobiltelefonen seg imellom på, også smitter over på de eldre befolkningsgruppene. Ungdom driver ikke langtidsplanlegging. Deres sosiale aktiviteter avtales underveis. Det er ingen som vet hvor festen går før i siste øyeblikk, men da vet også alle det. SMS er den moderne jungeltelegraf.

Bilen og mobiltelefonen er moderne hverdagsteknologi som har stor betydning for hvordan barns og ungdoms aktivitetsmønstre vil utvikle seg framover. Mobiltelefonen betyr en nesten absolutt tilgjengelighet mellom familiemedlemmene. Tilgang til bil, for de fleste voksne, skaper forventninger og "krav" om transporttjenester og høy grad av mobilitet. Den moderne familie kan nærmest betraktes som et "sysselsettingssystem" der næringslivets tids- og effektivitetskrav kryper inn. For en del vil familielivet oppleves slik, og for barn og ungdom (og foreldrene) kan forventning om høyt aktivitetsnivå og stor grad av tilgjengelighet skape stressreaksjoner.

I utgangspunktet egner den nye hverdagsteknologien seg også godt til fellesskapsløsninger, som vil kunne ha betydning for bruk av bil knyttet til barn og unges aktivitetsmønstre. Mobiltelefonen, både SMS og samtale og e-post er informasjons- og kommunikasjonsteknologi som raskt kan formidle informasjon mellom større grupper av personer. Det gjør det derfor mulig for større grupper av foreldre å avtale felles transport av barn som skal på trening eller spille fotballkamp i nabobyen på en mye mer effektiv måte enn tidligere. Det vil også være lettere å organisere "vandrende skolebusser" (the walking bus), der foreldrene skiftes om å følge en gruppe barn til skolen. Med høy grad av tilgjengelighet, vil det være enklere å skaffe reserve når noen ikke kan.

Barns stemmer må høres

Når barn selv blir spurt, vil de fleste heller sykle eller gå til skolen sammen med sine venner enn å bli kjørt av foreldrene. I de aller fleste tilfeller er det de voksnes syn og perspektiv om organisering av transport som rår, både i den overordede planleggingen og på familienivå. Enkelte hevder at dagens familier er mer demokratiske enn tidligere (Beck 1997). Men selv om barnets syn ofte blir tatt i betraktning i moderne, "demokratiske" familier, er det som regel foreldrene som bestemmer hvordan skoletransporten (Fyhri 2005) og transport til andre aktiviteter skal foregå (Barker 2003). Det er foreldrenes vurdering av trafikksikkerhet, bekvemmelighet, ulike typer farer etc som er fundamentet for disse valgene. I mange tilfeller skaper dette barrierer for barn og unges utfoldelsesmuligheter, noen ganger på feilaktig grunnlag.

I Birmingham gjennomførte man en undersøkelse blant barn og unge om deres opplevelse av hvordan de kunne bruke nabolaget og omgivelsene i den bydelen de bodde, hvilke syn de hadde på muligheter og barrierer for sine aktiviteter og gjøremål og hvilken rolle transport spilte (Davis 2001). Resultatene viste et mye mer nyansert bilde enn hva de voksne hadde, det være seg planleggere, foreldre eller politikere. Konklusjonen var helt klar – barns og unges synspunkter bør være uunnværlige i en planleggingssituasjon.

Kanskje er det slik at lokalmiljøet kan få tilbake noe av sin brukbarhet for barn? Ikke alle fysiske aktiviteter trenger vel tilrettelagte tilbud, som idrettshaller og fulldimensjonerte baner. Enkle tiltak (skøytebane og skispor i parker) i nabolaget i områder av Oslo har vist seg populære blant barn. Her kan de komme uten at det er voksne som organiserer trening på bestemte tidspunkter. Når vi vet at barn har en relativt liten aksjonsradius, er nettopp slike tiltak viktige. Kanskje vi må planlegge mer for det impulsive, og heller slakke av på kravene til standard på slike ”anlegg”? Det betyr også at barn av familier uten bil får større mulighet til å delta i sosiale aktiviteter utenom barnehage- og skoletid.

Bilens rolle som kultobjekt for ungdom er falmet. De aller fleste av dagens ungdommer ser på bilen som et praktisk framkomstmiddel som man skaffer seg når det eventuelt blir nødvendig, særlig gjelder dette storbyungdommen. Det samme gjelder førerkort. Det er ingen selvfølgelighet at unge føler at de må ha det selv om de har blitt 18 år. Dette gjelder både svenske og norske ungdommer. Enkelte ungdommer hevder at de snarere opplever et press fra foreldrene om at de skal skaffe seg førerkort for bil enn at de ønsker et selv (Andréasson 2000). Dagens ungdom (fra 18 år og oppover) er derfor vant til å bruke kollektive transportmidler, selv om de er vokst opp med bil i barndommen. De vet med andre ord hvilke fordeler og ulemper begge transportmåtene har. Ønsker vi at disse ungdommene skal utvikle seg i en annen retning enn sine foreldre, som i mange tilfeller kan betegnes vanebilister, er det viktig at alternativer til bil framstår som et helt naturlig og vanlig valg.

Jeg har skrevet en god del om oss foreldre i dette essayet, og det er med vitende og vilje. Som foreldre har vi stor innflytelse på våre barn, både på godt og vondt. Vi bestemmer i stor grad hvordan våre barns liv skal arte seg. Vi er de viktigste rollemodellene barna har når de er små, og hva vi gjør er minst like viktig som hva vi sier. Bruker vi bilen i enhver sammenheng, vil også barna synes det er naturlig. Viser vi at man gjerne kan gå eller sykle på korte turer, vil barna også være med på det. Stresser vi rundt og har alltid dårlig tid, smitter dette over på barna. Slakker vi litt av på kravene om å delta på alle arenaer, både for oss selv og våre barn, vil tidsklemma kanskje føles litt mindre pressende. Som foreldre er vi også i samfunnsmessige posisjoner der hensynet til barn bør veie tyngre enn hva det gjør i dag. Når miljøundersøkelser viser at så mange som 60 prosent av foreldrene er utrygge når barna er ute og leker (Frøysadal og Kolbenstvedt 1990, Kolbenstvedt 1997), er dette et viktig signal til ansvarlige by- og transportmyndigheter.

Referanser:

- Andersson, F., Warmark, M. (1999) *Körkort eller inte körkort, vad påverkar ungdomar i deras val? En intervju och enkätstudie med 18,5 åringar*. C-uppsats i psykologi. Högskolan i Dalarna.
- Andréasson, H. (1993) *Bil eller kommunalt? Om resande och boende i sydvästra Göteborg*. Stockholm; Statens råd för byggnadsforskning.
- Andréasson, H. (2000) *Resenärer i bilsamhället. Vardagligt resande i kulturell belysning*. Etnologiska föreningen i Västsverige, Etnologiska institutionen , Göteborg.
- Andréasson, H., Sjöberg, A. (1996) *Ungdomars syn på kollektivtrafik och bil. En etnologisk intervjuundersökning kring attityder, resvanor och framtidsbilder*. Göteborg. Trafikkontoret.
- Bakken, Anders (1998) *Ungdomstid i storbyen*. Oslo, NOVA, Rapport 7.
- Barker, J. (2003) Passengers or Political Actors? Children's Participation in Transport Policy and the Micro Political Geographies of the Family. *Space and Polity*, no 2, 135-151.
- Beck, U. (1997) Democratization of the family. *Childhood*, 4 (2), pp.151-168.
- Bjørge, T., Haaland, T. (2001) *Vold, konflikt og gjenger. En undersøkelse blant ungdomsskoleelever i Skedsmo kommune*. Oslo, Norsk institutt for by- og regionsforskning, NIBR notat 2001:103.
- Bradshaw, R. (2001) School Children's Travel. *Geography: Journal of the Geographical Association*, vol 86, part 1, 77-78.
- Brownell, B. (1972) A symbol of modernity: Attitudes toward the automobile in southern cities in the 1920s. *American Quarterly*, no 24, pp 20-44
- Carabine, E., Longhurst, B. (2002) Consuming the car: anticipation, use and meaning in contemporary youth culture. *Sociological Review* 50, 2, pp 181-196.
- Carle, J., Sjöstrand, P. (1995) *Från diskotek till hypotek. Ungdomars ekonomi och konsumtion*. Stockholm. Ungdomsstyrelsen.
- Cooper, A. R., Page, A. S., Foster, L.J., Qahwaji, D., (2003) Commuting to school. Are children who walk more physically active? *American Journal of Preventive Medicine*, 25, 4, pp.273-276.
- Davis, A. (2001) Getting around: Listening to children's views. *Municipal engineers*, 145, 2, 191-194.
- Denstadli, J. M., Hjorthol, R. (2002) *Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2001. Nøkkelrapport*. TØI rapport 588/2002. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Ellingsæter, A. L. (2004) Tidskrise i familien. I Ellingsæter, A. L. og Leira, A. *Velferdsstaten og familien. Udfordringer og dilemmaer*. Oslo: Gyldendal akademisk.

- Evenson, K. R., Huston, S., McMillen, B. J., Bors, P, Ward, D. (2003) Statewide prevalence and correlates of walking and bicycling to school. *Archives of Pediatrics & Adolescence Medicine*, vol 157, sept, pp.887-892.
- Frøysadal, E., Kolbenstvedt, M. (1990) *Miljøprioritert hovedveg i Horten. Førundersøkelse om beboernes synspunkter på trafikk- og miljøproblemene.* TØI notat 917. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Fyhri, A (2002) *Barns reiser til skolen. En spørreundersøkelse om reisevaner og trafiksikkerhet på skoleveien* TØI rapport 616. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Fyhri, A. (2005) *Bruker barn beina? Evaluering av prosjektet Aktive skolebarn (2002-2005).* TØI rapport 814. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Gilhooly, P.G., Low, D. J. (2005) Primary school travel behaviour in Midlothian. *Municipal Engineer*, 158, June, Issue ME2, pp. 129-136.
- Hagman, O. (1995) *Bilen och naturen i svensk bilreklam. En studie av bilsamhällets mytologi.* Göteborgs Universitet, Socialantropologiska institutionen. Socialantropologiska skrifter.
- Hjorthol, R. (1998) *Hverdagslivets reiser. En analyse av kvinners og menns daglige reiser i Oslo.* Avhandling til dr philos-graden. Insitutt for sosiologi og samfunnsgeografi, Universitetet i Oslo. TØI rapport 391/1998. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Hjorthol, R. (2002a) *Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2001. Omsorgsreiser* TØI rapport 598/2002. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Hjorthol, R. (2002b) Cultural aspects of the car and public transport. Men's and women's perception. *RaumPlanung* 02, June 2002, pp 144-149.
- Hjorthol, R. (2002c) *Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2001. Ungdom og skolereiser* TØI rapport 597/2002. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Hjorthol, R. (2004). Kan utviklingen i mobilitet og reisevaner fortelle noe om likestilling? *Kvinner, køn og forskning, vol 13, no 1, s 18-30.*
- Hjorthol, R. J. og T. Bjørnskau (2005) Gentrification in Norway. Capital, culture and convenience. *European Urban and Regional Studies* 12 (4), 353-371.
- Hjorthol, R., Jakobsen, M. H., Ling (2006) *På farten - i bilen - med mobilen. En studie av kommunikasjon og mobilitet i barnefamiliers dagligliv* TØI rapport 820, Telenor FoU R1. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Hjorthol, R., Jakobsen, M. H., Ling, R., Nordbakke, S., Haddon, L. (2005) *Den mobile hverdag. En kvalitativ studie om bruk av bil og kommunikasjonsmedier i barnefamilier.* TØI rapport 754, Telenor FoU R1. Oslo: Transportøkonomisk institutt
- Hjorthol, R., Kolbenstvedt, M., Vibe, N. (1990) *Kan vi leve uten bil? Et spill om byfamiliens hverdagsliv og reiser.* 1990. TØI rapport 57/1990. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Jensen, A.-M., Ben-Arieh, A., Conti.C., Kutsar, D., Phádraig, M.N.G., Nielsen, H. W. (eds.) (2004) *Childrens's Welfare in Aging Europe.* Vol I an Vol II. Trondheim: Norwegian Centre for Child Research.

- Kolbenstvedt, M. (1997) *Miljøundersøkelser Ekeberg/gamle Oslo 1996. Hovedresultater fra intervjuundersøkelsen*. TØI notat 1071. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Kolbenstvedt, M. (1998) *Trafikk, luftforurensning og plager. Analyser av hovedvegomleggingen i Oslo Øst*. TØI rapport 404. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Kranz, L.-G., Vilhelmson, B. (1996) *Förändringar av den dagliga rörligheten i Sverige 1978-1994*. Göteborg. Göteborgs Universitet. Kulturgeografiska institutionen.
- Lamvik, G M. (1994) *Et eventyr på hjul. Et antropologisk blikk på amcar-kulturen*. Universitetet i Trondheim, Senter for teknologi og samfunn. Rapport nr 21.
- Lewis, D L og Goldstein, L(eds). (1983) *The automobile and American culture*. Ann Arbor, The University of Michigan Press.
- Lidén, H. (1999) Endringer i barns uteliv. En litteraturstudie og en undersøkelse fra Oslo. *Barn nr. 1*, 46-69.
- Lægran, A. S. (2002) The petrol station and the Internet café: rural technospaces for youth. *Journal of rural Studies*, 18, pp 157-168.
- Mackett, R. L. (2002) Increasing car dependency of children. Should we be worried? *Municipal Engineer 151, issue 1*, 29-38.
- Mackett, R.L., Lucas, L., Paskins, J., Turbin, J. (2004) The therapeutic value of children's everyday travel. *Transportation Research Part A*, 39, pp. 205-219.
- Marsh, P. og Collett, P. (1986) *The Psychology of the car*. London: Jonathan Cape Ltd.
- 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.
- Miljøverndepartementet (1994) St prp nr 1 (1994-95). Med oversikt over den samlede miljøvernpolitiske satsing. Oslo.
- Myhre, J. E. (1990) Kampen om behovene. Oslos barnehager i velferdsstatens epoke. *Barn*, nr. 3, 6-29.
- Nordbakke, S. (2002) *Førerkort og bilbruk blant ungdom på 90-tallet. Tegn på endringer i ungdoms reisevaner?* TØI rapport 564/2002. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Preiss, D. (1989) Frauen – Kinder – Auto – Träume. I: Beckmans et al: *Welche Freiheit brauchen wie? Zur Psychologie der AutoMobilen Gesellschaft*. Berlin, Vas in der Elefanten Press.
- Prezza, M., Pilloni, S., Morabito, C., Sersante, C., Alparone, F. R., Guiliani, M. V. (2001) The influence of Psychosocial and Environmental Factors on Children's Independent Mobility and Relationship to Peer Frequentation. *Journal of Community and Applied Social Psychology*, 11, 435-450.

- Rosengren, A. (1993) *Some notes of the male motoring world in a Swedish community*. Paper at the workshop "The car and its environments. The past, present and future of the motorcar in Europe", Trondheim, May 6-8, 1993.
- Ruud, A. (1999) *Bilismen er skadelig for miljøet – men spiller jeg noen rolle?* TØI rapport 424/1999. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Sachs, W. (1984) *For Love of the Automobile: Looking back into the History of our Desires*. Berkeley: University of California Press.
- Sandford, C H. (1983) Women's place in American car culture. I: Lewis, D L og Goldstein, L (eds): *The automobile and American culture*. Ann Arbor, The University of Michigan Press.
- Scharff, V. (1992) Gender, electricity, and automobility. I: Wachs, M og Crawford, M (eds): *The car and the city. The automobile, the built environment and daily urban life*. Ann Arbor, The University of Michigan Press.
- Sjöberg, A. (2000) *Färdsätt. En etnologisk studie om resvanor, miljömedvetande och livsstilar bland unga i Göteborg*. Göteborg: Etnologiska föreningen i Västsverige.
- Slobodian, P.J. og K. D. Browne, (1997) Car crime as a developmental career: an analysis of young offenders in Coventry. *Psychology, Crime & Law*, vol 3, pp. 275-286.
- Thrift, N. (1996) *Spatial Formations*. London: Sage.
- Vilhelmson, B. (2002) *Rörlighet och förankring. Geografiska aspekter på människors velferd*. CHOROS 2002:1. Kulturgeografiska institutionen, Göteborgs universitet, Göteborg.
- Vaage, O. F. (2002) *Til alle døgnets tider. Tidsbruk 1971-2000*. Statistiske analyser 52. Oslo-Kongsvinger: Statistisk sentralbyrå.
- Vaaranen H. (2005) Speeding Boys and the Romantics of Destruction. *NIKK Nordic Institute for Women's Studies and Gender Research Magasin*, no 3, 22-25.
- Wachs, M. (1992) Men, women, and urban travel. The persistence of separate spheres. I: Wachs, M and Crawford, M (eds): *The car and the city. The automobile, the built environment and daily urban life*. Ann Arbor, The University of Michigan Press
- Zeiger, H. (2001) Children's Island in space and Time: The Impact of Spatial Differentiations on Children's Ways of Shaping Social Life. I Bois-Reymond, M. S. et al (red) *Childhood in Europe, Approaches-Trends-Findings*. New York: Peter Lang, 139-159.

Sist utgitte TØI publikasjoner under program:

Reisevaner

Reisevaner på fly 2005	828/2006
Utenlandske turistenes forbruk i Norge 2005	823/2006
På farten - i bilen - med mobilen. En studie av kommunikasjon og mobilitet i barnefamiliers dagligliv	820/2006
Reisevaneundersøkelse for Lillehammer 2005	817/2005
Transportytelser i Norge 1946-2004	809/2005
Interesse for og besøk i nasjonalparker og andre naturområder blant utenlandske turister i Norge	791/2005
Utenlandske bilturistenes fiske i saltvann i Norge 2004	788/2005
Pendling og regional interaksjon på Østlandet	777/2005
Ungdom og transportmiddelbruk. En sammenfatning av undersøkelser i Norden	760/2005
Den mobile hverdag. En kvalitativ studie om bruk av bil og kommunikasjonsmedier i barnefamilier	754/2005
Transportytelser i Norge 1946 - 2003	721/2004
Transportytelser for små godsbiler	720/2004
Samfunnsmessige trender - betydning for mobilitet og transport i storbyområdet	718/2004
Delvis brukerbetalt utbygging av transportsystemet i Oslo og Akershus - Evaluering av Oslopakke 1 og 2	714/2004
Reisevaner med fly 2003	713/2004

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

Transportøkonomisk institutt

Stiftelsen Norsk senter
for samferdselsforskning
P.b. 6110 Etterstad
0602 Oslo

Telefon 22 57 38 00

www.toi.no