

Kjørestopp - tiltak for å redusere foreldrekjøring til idrettsaktiviteter

TØI rapport 1990/2023 • Forfattere: Susanne T. Dale Nordbakke, Erik Bjørnson Lunke • Oslo 2023 • 84 sider

Formålet med prosjektet har vært å få kunnskap om hva som kan forklare foreldrekjøring til barns (6-12 år) idrettsaktiviteter og hvilke tiltak som kan være effektive for å redusere foreldrekjøring. Bærum kommune har blitt brukt som studieområde. Basert på kvalitative og kvantitative data finner vi tre hovedforklaringer på foreldrekjøring: Strukturelle begrensninger (dårlig tid, lange avstander, usikre gange- og sykkelforhold), god tilgang til bil og at mange foreldre ønsker å tilbringe tid med barnet. Tre tiltak ble utviklet og prøvd ut i prosjektet: En holdningskampanje for økt sykling, relokalisering av idrettsaktiviteter til SFO/skole og skibuss, dvs. en bussordning til langrennstrening der foreldre også kunne sitte på til og fra trening. Kun skibussen hadde en klar effekt på foreldrekjøring. Relokaliseringstiltaket hadde kun en delvis effekt fordi SFO-treningene i regi av idrettslagene ikke nødvendigvis erstattet treninger på ettermiddager/kveld. Sykkellkampanjen reduserte foreldrekjøring med opptil 10 prosent blant deltakerne i løpet av kampanjeperioden sammenliknet med kontrollgruppen.

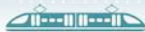
Bakgrunn og formål

Bilbruk blant barn og unge i Norge er høy, spesielt på reiser til ulike idrettsaktiviteter. Formålet med dette prosjektet har vært todelt: 1) Få mer kunnskap om transport til barns organiserte idrettsaktiviteter og hva som kan forklare foreldrekjøring til slike aktiviteter, og 2) Utvikle, teste og evaluere effekten av tiltak for å redusere foreldrekjøring til barns idrettsaktiviteter.

Bærum kommune er benyttet som studieområdet, og prosjektet er gjennomført i samarbeid mellom TØI, Bærum kommune og app-utvikleren Spond. Prosjektet er begrenset til å gjelde idrettsaktiviteter ettersom tidligere forskning har vist at bilbruken til slike fritidsaktiviteter er høy. I tillegg er prosjektet avgrenset til å gjelde barn i alderen 6-12 år fordi bilbruk i denne aldersgruppen er spesielt høy.

Metode

Prosjektet bygger på en rekke datakilder: Kvalitative intervjuer med representanter fra idrettslag, kvalitative intervjuer med foreldre med barn som er aktive i idrettslag, spørreundersøkelse blant 416 foreldre, workshops for å utvikle tiltak som skulle prøves ut i prosjektet, og en før- og



etterundersøkelse blant deltakere og en kontrollgruppe (spørreskjema) for å evaluere ett av tiltakene kvantitativt.

Barns organiserte idrettsliv, reisevaner og estimering av CO₂-utslipp

I snitt deltar barn (6-12 år) i Bærum kommune 3 ganger i idrettsaktiviteter hver uke. Omtrent 60 prosent av reisene til slike aktiviteter blir gjennomført med bil (hovedsakelig barnets egne foreldre). I tillegg kommer reiser til turneringer, konkurranser og andre samlinger, som i stor grad gjøres med privatbil. Idrettsaktiviteter genererer med andre ord mye bilkjøring i kommunen.

Foreldrekjøring (dvs. der barnets egne foreldre eller foresatte kjører) øker faktisk noe med alder, når vi sammenligner barn på 6-7 år med barn på 8-12 år. Trolig er de to viktigste årsakene til dette at 1) yngre barn i større grad benytter seg av aktivitetstransport (dvs. organisert transport gjennom idrettslaget) som henter/bringer barn til og evt. fra aktivitet) og 2) at yngre barn har kortere avstand til trening og derfor går eller sykler mer.

Totalt utgjør kjøring til organisert idrett 20,5 km per person i løpet av en uke. Estimeringer tyder på at bilkjøring til idrettsaktiviteter i Bærum kommune utgjør 10,77 tonn CO₂-utslipp per uke.

Barrierer for å redusere foreldrekjøring

Barns idrettsaktiviteter og foreldrekjøring styrer en stor del av organiseringen av hverdagslivet hos barnefamilier. Mange foreldre som vi intervjuet opplever utfordringer med å få hverdagslogistikken til å gå opp når det er mye kjøring og mange er derfor positive til å redusere foreldrekjøring.

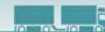
Kvalitative intervjuene med foreldre og representanter fra idrettslag i kommunen avdekker en rekke barrierer for at barn skal bruke andre transportmåter enn bil til idrettsaktiviteter.

Avstand fra hjem til stedet der idrettsaktiviteten er lokalisert, oppgis som en av de viktigste barrierene for ikke å gå eller sykle. Opplevd utrygghet på grunn av manglende infrastruktur (**trafikkikkerhet**) er også en barriere for sykling. At både gange, sykling og kollektivt tar lengre **tid** enn å kjøre, er en annen viktig barriere. I en hektisk hverdag prioriterer foreldre å kjøre for å få tid til alle gjøremålene i løpet av en dag. Dette er også barrierer som man har funnet i tidligere forskning på transportmiddelbruk på skolereiser. Vi finner at også det å skulle frakte (tungt) **utstyr**, f.eks. om man driver med hockey eller alpint, gjør at mange velger bilen.

Vinteren med snø, is, kulde og mørke er også viktig grunn til å velge bil fremfor gange eller sykling. At det er for **kreven**de å **organisere** samkjøring mellom foreldre, er en annen grunn til at mange velger å kjøre selv.

Kollektivtilbudet i Bærum er i større grad tilpasset arbeidsreiser inn til Oslo enn lokale reiser. I våre intervjuer finner vi også en **rekke barrierer for bruk av kollektivtransport** – i tillegg til at det er mer tidkrevende enn å kjøre bil. Intervjuene viser at kollektivtransporten ikke er tilpasset barnas behov: i) Lang avstand til holdeplass, både hjemme og ved aktivitet, ii) Komplisert reise på grunn av bytter, gjerne ved store og uoversiktlige kollektivknutepunkt iii) Usikkerhet knyttet til forsinkelser og evt. innstilte busser.

De kvalitative intervjuene viser imidlertid at det er **sterke drivkrefter** for å bruke bil, og ikke bare barrierer knyttet til andre transportmåter: Foreldre kjører barnet til aktiviteten fordi de **ønsker å tilbringe tid med barnet** i bilen og **være til stede** på treningene. I tillegg ønsker også trenere ofte at foreldre er til stede på treninger for å hjelpe til.



Subjektive begrunnelser for foreldrekjøring og faktorer som påvirker foreldrekjøring

I spørreundersøkelsen ble foreldrene spurt om årsaker til å kjøre bil til barns idrettsaktiviteter. De viktigste begrunnelsene er knyttet til at det er for langt å gå eller sykle (avstand), at det er det raskeste og enkleste (tid) og at kollektivtilbudet er for komplisert og barnet er for ungt til å ta kollektivtransport (dårlig kollektivtilbud). Begrunnelser knyttet til ønske om tilstedeværelse/tilbringe tid med barnet, har utstyr å bære på og trafikkisikkerhet veier noe mindre. Likevel, hele 56 prosent av foreldrene er helt eller delvis enige i påstanden om at «Jeg synes det er viktig å være til stede på treningene for at jeg skulle kunne tilbringe mer tid med barnet mitt», noe som indikerer at dette er en stor drivkraft for å kjøre bil.

De kvalitative intervjuene avdekker imidlertid viktige forskjeller mellom breddelag og spesialiserte lag i transportutfordringer. Breddelag har relativt mange deltakere i ulike idretter, mens spesialisert lag preges av færre medlemmer i en eller et par idretter. Mens breddelagene har et lokalt nedslagsfelt – ofte definert ut fra barneskolekretser, har de spesialiserte lagene i større grad medlemmer fra hele Bærum kommune. For deltakere i breddelagene er dermed avstandene til treningsstedet generelt kortere enn for deltakere i de spesialiserte lagene. Deltakere i spesialiserte lag blir derfor mer avhengig av bil eller kollektivtransport. I tillegg krever deltakelse i de spesialiserte lagene oftere også mer utstyr som må bringes frem og tilbake mellom hjem og trening (f.eks. hockey, alpint).

En multivariat analyse viser at det er kun antall biler i husholdet og antall kilometer mellom bolig og treningsstedet som har uavhengige og sterke effekter for om man velger å kjøre barnet eller ikke, når andre forhold er kontrollert for (alder, utdanning, inntekt, antall barn i husholdet, relevant kollektivtilbud, opplevd utrygghet for gange/sykling, ønske om å være til stede på treninger).

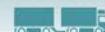
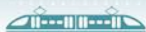
Forklaringer på foreldrekjøring

Både de kvalitative og kvantitative analysene tyder på at kontekstuelle forhold i tid og rom er de viktigste forklaringene på om man velger å kjøre barnet til organisert idrett eller ikke (de kjører fordi de «må»). For lange avstander og for dårlig tilrettelagt kollektivtilbud i en travel hverdag gjør at bilen blir det mest effektive transportmiddelet.

En annen viktig forklaring synes å være tilgang på bil (de kjører fordi de «kan»). Spørreundersøkelsen viser at sannsynligheten for å kjøre øker med antall biler i husholdet. Som de kvalitative intervjuene viser, krever det å ha kun en bil i husholdet mye mer planlegging internt i en familie enn om man har flere biler, og kravet til planlegging øker med antall barn i husholdet.

En tredje forklaring er knyttet til at foreldre ønsker å være med på treninger (de kjører fordi de «vil»), både fordi de får tid med barnet i bilen og fordi de da kan være med på treninger for å tilbringe mer tid med barnet, dette gjelder spesielt foreldre av yngre barn. De kvalitative intervjuene viser imidlertid om at ønske om å tilbringe tid med barnet er viktig også for eldre barn når det gjelder kjøring til kamper og cuper.

Den store drivkraften for å kjøre barnet sitt er et stort dilemma når man skal utvikle tiltak for å redusere foreldrekjøring, selv om foreldres behov for å være med reduseres noe med alder. Tiltak bør utvikles slik at foreldre har mulighet til å være med når barnet reiser til trening med andre transportmidler enn bil – samtidig som disse tiltakene også må overkomme barrierer knyttet til avstand og tid. Tiltakene som utvikles må også ta hensyn til barnas alder.



Vurderinger av eksisterende tiltak

I dag er det to tiltak som er ganske utbredt i Bærum kommune for å redusere foreldrekjøring: Det ene er aktivitetstransport som ofte er organisert via idrettslaget, det andre er samkjøring som ofte er initiert av foreldrene selv.

Aktivitetstransport er et populært tiltak. 18 prosent oppgir at det hender deres barn benytter seg av det. Nærmest samtlige av de som bruker dette tilbudet innimellom, oppgir at de er fornøyde med tiltaket. Spørreundersøkelsen viser at det er først og fremst de yngre barna (6-8 år) som bruker aktivitetstransport. Halvparten av de som benytter seg av tilbudet blir kun hentet på skole/SFO, og må komme seg hjem fra trening på egenhånd, mens 40 prosent blir både hentet på skole/SFO og kjørt hjem etter trening. I de kvalitative intervjuene kommer det frem at det er et ønske om at tilbudet utvides til også å gjelde senere på dagen og dermed også inkludere henting fra hjemmet med kjøring til trening (og tilbake igjen til hjemmet etter trening). Et forslag er å ha et fast oppsamlingspunkt for henting/levering av barn, f.eks. på skolen, som ofte ligger i gangavstand til hjemmet, slik at aktivitetstransporten slipper å kjøre innom alle husstander. I spørreundersøkelsen er det 43 prosent oppgir at de ville sluttet med foreldrekjøring dersom barnet fikk et slikt tilbud.

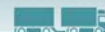
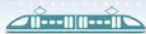
Samkjøring er også et populært tiltak. 43 prosent oppgir at de benytter en slik løsning til/fra trening i dag, uten at vi hvor ofte denne løsningen benyttes. I praksis er det imidlertid få som benytter seg av en slik løsning. Kun hhv 11 og 14 prosent oppgir at deres barn satt på med andre enn egne foreldre til og fra trening sist gang. Andelen er imidlertid trolig litt høyere fordi de som oppgir at de kjørte sitt eget barn også kan ha hatt med andres barn i bilen. Kun en femtedel av de som benytter seg av samkjøring, sier at det er organisert på fast basis for hele eller deler av sesongen. Resten planlegger samkjøring mer ad hoc. Både de kvalitative intervjuene og spørreundersøkelsen tyder på at det er to hovedårsaker til at samkjøring ikke benyttes oftere: Det krever for mye planlegging (noe som gjør det lettere bare å bruke egen bil) og man kjenner ikke de andre foreldrene godt nok. I de kvalitative intervjuene kommer det derfor frem forslag om at samkjøring i større grad burde vært organisert fra idrettslagets side.

Et annet tiltak som kan ha en effekt på foreldrekjøring er å flytte treningene nærmere der barna bor. 42 prosent svarer at de ville sluttet med foreldrekjøring dersom dette ble gjennomført.

Variierende effekt av tiltak

Vi har gjennomført tre tiltak for redusert foreldrekjøring: Relokalisering av treningsaktiviteter til SFO, busstransport til langrennstrening, og en holdningskampanje for å få flere til å sykle til trening. Alle tiltakene er gjennomført i tidsrommet august 2021 til mai 2022. For å evaluere tiltakene har vi samlet inn ulike data: For alle tre tiltakene har vi gjennomført dybdeintervjuer med arrangørene og foreldrene til barn som har deltatt. For sykkelkampanjen har vi i tillegg gjennomført spørreundersøkelser med foreldre til deltakende barn – samt en kontrollgruppe av foreldre fra andre idrettslag – før og etter kampanjen.

Det er varierende effekter av de ulike tiltakene, og variasjonen henger delvis sammen med *type* tiltak. Busstransport til langrennstrening har en effekt på bilkjøring blant de benytter det. Alle vi intervjuet, sier at de ville ha kjørt bil dersom de ikke hadde dette tilbudet. Samtidig er det en utfordring å få utøverne til å bruke tiltaket: enkelte valgte å ikke bruke det i det hele tatt, andre meldte seg på men benyttet bussen bare til enkelte treninger. Trening på SFO har en litt svakere effekt. Dette tiltaket har potensial til å redusere foreldrekjøring dersom det fører til at barna deltar på færre treninger på ettermiddags- og kveldstid – trening som de vanligvis ville blitt kjørt til. I intervjuene finner vi at noen barn bruker SFO-trening som en



erstatning for annen trening, mens andre deltar på SFO-trening *i tillegg* til den ordinære treningen senere på dagen. Altså kan vi slå fast at tiltaket kun har en delvis effekt på foreldrekjøring. Sykkelkampanjen, som var en holdningskampanje, hadde mindre effekt på transportvaner og foreldrekjøring enn de to andre tiltakene. En del av de vi har intervjuet sier at de uansett sykler mye til trening, og at en slik holdningskampanje har lite å si. Samtidig finner vi at mengden foreldrekjøring har minket noe etter kampanjeperioden, når vi sammenligner med kontrollgruppen som ikke har deltatt i kampanjen. Dette er imidlertid den kortsiktige effekten av tiltaket, målt like etter kampanjeperioden. Vi kan anta at denne effekten vil avta over tid dersom kampanjen ikke gjentas.

Det er en utfordring at de tiltakene som har størst effekt også er dyre å gjennomføre. SFO-treningen har blitt finansiert med 150 000,- kr til hvert av idrettslagene som har deltatt, mens skibuss-tiltaket er finansiert med 200 000,- per sesong. Begge tiltakene har fått finansiering gjennom Kjørestopp-prosjektet. Deltakerne har ikke behøvd å betale for å delta. Når vi spør intervjuobjektene om betalingsavgift, svarer alle at de ikke er interessert i å betale for å benytte disse tilbudene. Det tyder altså på at slike tiltak er avhengige av ekstern finansiering for å bli gjennomført.