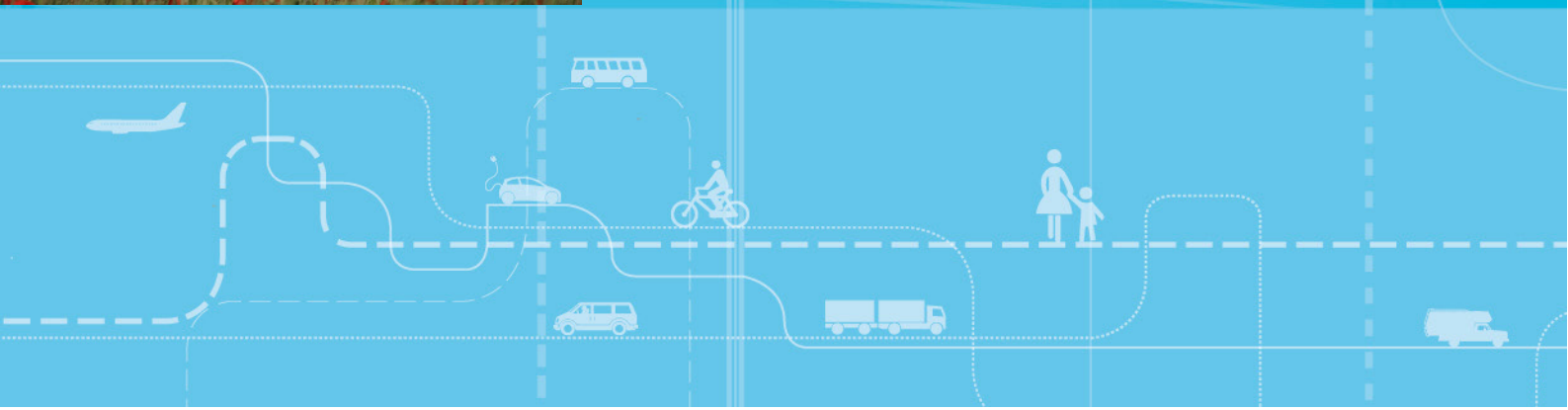


# Tilgjengelig familievern

En analyse av befolkningens tilgang til  
Familieverntjenesten





# Tilgjengelig familievern

## En analyse av befolkningens tilgang til Familieverntjenesten

Erik Bjørnson Lunke  
Espen Johnsson

Forsidebilde: Unsplash.com

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.

**Tittel:** Tilgjengelig familievern – En analyse av befolkningens tilgang til Familievern tjenesten

**Forfattere:** Erik Bjørnson Lunke og Espen Johnsson  
**Dato:** 10.2019  
**TØI-rapport:** 1714/2019  
**Sider:** 50  
**ISSN elektronisk:** 2535-5104  
**ISBN elektronisk:** 978-82-480-2256-5  
**Finansieringskilde:** Barne- og familiedepartementet

**Prosjekt:** 4738 – BLD Tilgjengelighet  
**Prosjektleder:** Erik Bjørnson Lunke  
**Kvalitetsansvarlig:** Øystein Engebretsen  
**Fagfelt:** Reisevaner  
**Emneord:** Barnefamilier  
Reisetid  
Tilgjengelighet

#### Sammendrag:

Familieverntjenesten skal være et tilbud til hele befolkningen, og spesielt til familier som behøver råd og veiledning om samlivsproblemer og andre vansker. Barne-, ungdoms- og familiedirektoratet (Bufdir) har gitt føringer om at Familievern tjenestens kontorer skal være tilgjengelige for hele befolkningen innen to timers reisetid med bil og kollektivtransport. Analysene våre viser at tjenesten i stor grad er tilgjengelig med bil, men i mindre grad med kollektivtransport. Bare tre prosent av befolkningen har over to timer reisetid med bil til sitt kontor, mens andelen er ni prosent med kollektivtransport. Tilgjengeligheten er betydelig lavere i Nord-Norge og Midt-Norge enn i de sørlige regionene. Vi konkluderer med at et effektivt tiltak vil være å utvide tilbudet på utekontorene, noe som ville hatt en positiv effekt på tilgjengeligheten til tjenesten.

**Title:** Accessible family counselling

**Authors:** Erik Bjørnson Lunke and Espen Johnsson  
**Date:** 10.2019  
**TØI Report:** 1714/2019  
**Pages:** 50  
**ISSN:** 2535-5104  
**ISBN Electronic:** 978-82-480-2256-5  
**Financed by:** Ministry of Children and Families

**Project:** 4738 – BLD Accessibility  
**Project Manager:** Erik Bjørnson Lunke  
**Quality Manager:** Øystein Engebretsen  
**Research Area:** Travel Behaviour  
**Keywords:** Families with children  
Travel time  
Accessibility

#### Summary:

The family counselling service is supposed to be a service for the whole Norwegian population, and especially to families needing guidance and advice on relationship problems and other difficulties. The Norwegian Directorate for Children, Youth and Family Affairs (Bufdir) have given some guidelines about accessibility, stating that all Norwegians should have less than two hours travelling time to their nearest family counselling office. The analyses in this report shows that the service is quite accessible with car, but less so with public transport. The accessibility is lowest in the northern parts of the country. We find that an efficient measure would be to upgrade all sub-offices, giving them a fuller service and more extended opening hours.

**Language of report:** Norwegian

*Transportøkonomisk Institutt  
Gaustadalléen 21, 0349 Oslo  
Telefon 22 57 38 00 - [www.toi.no](http://www.toi.no)*

*Institute of Transport Economics  
Gaustadalléen 21, N-0349 Oslo, Norway  
Telephone +47 22 57 38 00 - [www.toi.no](http://www.toi.no)*

# Forord

Familieverntjenesten er underlagt Barne- og Familedepartementet (BFD). Tjenesten skal være et tilbud til familier som behøver råd og veiledning om samlivsproblemer og andre vansker. For å undersøke om tjenesten er lett tilgjengelig for befolkningen har Familievernutvalget bedt Transportøkonomisk institutt om å kartlegge befolkningens tilgang til familievernkontorene. Denne rapporten presenterer funnene fra TØIs prosjekt. Vi har beregnet befolkningens reisetider til familievernkontorer med bil og kollektivtransport.

Rapporten er skrevet av Erik Bjørnson Lunke, som også har vært prosjektleder. Espen Johnsson har vært ansvarlig for å gjennomføre uttrekkene av reisetider fra Google Maps og Entur. Øystein Engebretsen har kvalitetssikret prosjektet. Trude Kvalsvik har tilrettelagt rapporten for publisering.

Kontaktperson i BFD har vært Christine Scharff. Vi takker for et interessant og lærerikt oppdrag.

Oslo, oktober 2019

Transportøkonomisk institutt

*Gunnar Lindberg*  
*Direktør*

*Silvia J. Olsen*  
*Avdelingsleder*



# Innhold

## Sammendrag

### Summary

<b>1</b>	<b>Innledning</b> .....	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Datakilder og metode</b> .....	<b>2</b>
2.1	Reisetider .....	2
2.2	Grunnkretser .....	3
2.3	Familievernkontor .....	3
2.4	Svakheter og mulige feilkilder.....	5
<b>3</b>	<b>Hvem har og hvem har ikke tilgang på et familievernkontor?</b> .....	<b>8</b>
3.1	Reisetider og tilgjengelighet i hver region .....	8
3.2	Hvor mange har et utekontor tilgjengelig? .....	10
3.3	Andre reisetidsintervaller.....	11
3.4	Tilgang med bil og/eller kollektivtransport? .....	12
<b>4</b>	<b>Tilgjengelighet med bil</b> .....	<b>14</b>
4.1	Nord .....	14
4.2	Midt-Norge.....	17
4.3	Vest.....	18
4.4	Øst .....	20
4.5	Sør.....	21
<b>5</b>	<b>Tilgjengelighet med kollektivtransport</b> .....	<b>23</b>
5.1	Nord .....	23
5.2	Midt-Norge.....	26
5.3	Vest.....	27
5.4	Øst .....	29
5.5	Sør.....	30
<b>6</b>	<b>Hvor god tilgang har barnefamilier?</b> .....	<b>32</b>
<b>7</b>	<b>Hva er mest hensiktsmessig lokalisering?</b> .....	<b>36</b>
<b>8</b>	<b>Oppsummering og mulige tiltak</b> .....	<b>40</b>
8.1	Tiltak for å øke tilgjengeligheten.....	41
<b>9</b>	<b>Referanser</b> .....	<b>43</b>
	<b>Vedlegg</b> .....	<b>45</b>
	<b>Vedlegg 1: Oversikt over hoved- og avdelingskontor</b> .....	<b>46</b>
	<b>Vedlegg 2: Oversikt over hvilke kommuner som hører til hvert hoved- og avdelingskontor</b> .....	<b>48</b>





## Sammendrag

# Tilgjengelig familievern

## En analyse av befolkningens tilgang til Familieverntjenesten

TØI rapport 1714/2019

Forfattere: Erik Bjørnson Lunke og Espen Johnsson

Oslo 2019 50 sider

*Familieverntjenesten skal være et tilbud til hele befolkningen, og spesielt til familier som behøver råd og veiledning om samlivsproblemer og andre vansker. Barne-, ungdoms- og familiedirektoratet (Bufdir) har gitt føringer om at Familieverntjenestens kontorer skal være tilgjengelige for hele befolkningen innen to timers reisetid med bil og kollektivtransport. Analysene våre viser at tjenesten i stor grad er tilgjengelig med bil, men i mindre grad med kollektivtransport. Bare tre prosent av befolkningen har over to timer reisetid med bil til sitt kontor, mens andelen er ni prosent med kollektivtransport. Tilgjengeligheten er betydelig lavere i Nord-Norge og Midt-Norge enn i de sørlige regionene. Vi konkluderer med at et effektivt tiltak vil være å utvide tilbudet på utekontorene, noe som ville hatt en positiv effekt på tilgjengeligheten til tjenesten.*

## Tilgjengelighet varierer geografisk og mellom transportmidler

Transportøkonomisk institutt (TØI) har på oppdrag for Familievernutvalget kartlagt hvor tilgjengelig Familieverntjenesten er for landets befolkning. Tjenesten er organisert i til sammen 41 familievernkontor med til sammen 90 kontorlokasjoner. 16 kontor er avdelingskontor under ledelse av et hovedkontor, mens det finnes 33 utekontor som har et mer begrenset behandlingstilbud og kortere åpningstider. Formålet med Familieverntjenesten er å tilby råd og veiledning om samlivsproblemer, vansker, konflikter og kriser i familien. Kontorene er bemannet med spesialister innen psykologi, samt sosionomer og familieterapeuter.

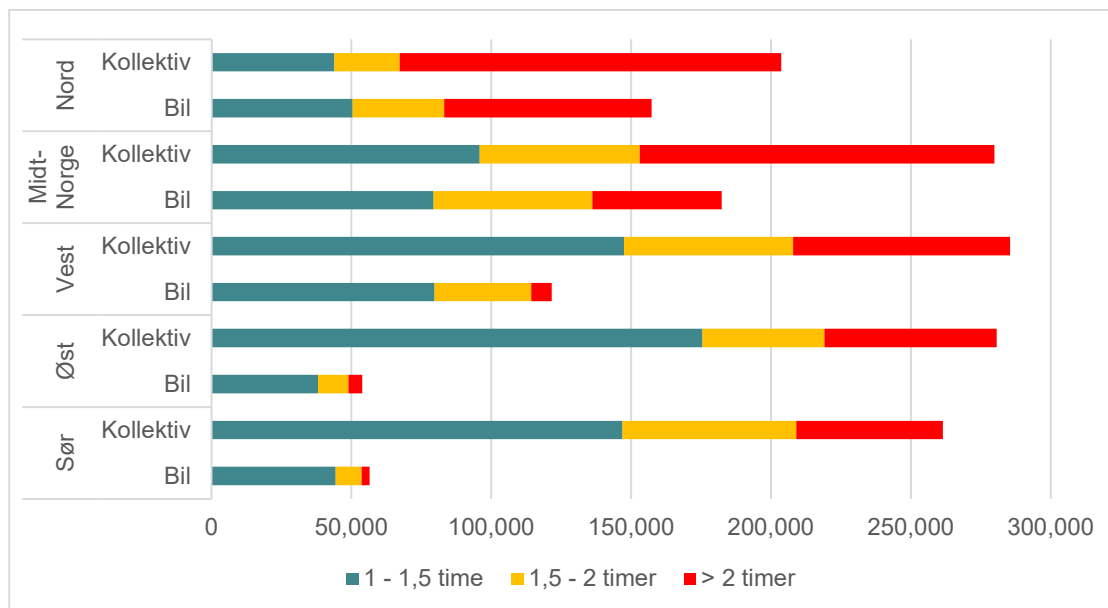
Vi har brukt reisetidsberegninger fra Google Maps og Entur for å kartlegge reisetid til familievernkontorene. Generelt er det god tilgang til tjenesten: Over 90 prosent av befolkningen har under to timer reisetid til sitt kontor, både med bil og kollektivtransport. Men vi finner store variasjoner, særlig når det gjelder geografi og om vi måler reisetid med bil eller kollektivtransport. I de sørlige Bufetat-regionene (Sør, Vest og Øst) har nesten hele befolkningen under to timer reisetid med bil, og bare fem prosent har over to timer reisetid med kollektivtransport. I region Midt-Norge og Nord er tilgjengeligheten mye dårligere, der har omtrent ti prosent over to timer reisetid med bil, og andelen er tjue prosent med kollektivtransport (tabell S.1 og S.2 og figur S.1).

Tabell S.1: Antall personer som har over to timer reisetid med bil til sitt kontor.

	Antall	Andel
Nord	74 121	15%
Midt-Norge	46 244	6%
Vest	7 345	1%
Øst	4 888	0%
Sør	2 822	0%
<b>Hele landet</b>	<b>135 420</b>	<b>3%</b>

Tabell S.2: Antall personer som har over to timer reisetid med kollektivtransport til sitt kontor.

	Antall	Andel
Nord	136 474	28%
Midt-Norge	126 827	17%
Vest	77 632	7%
Øst	61 490	3%
Sør	52 400	5%
<b>Hele landet</b>	<b>454 823</b>	<b>9%</b>



Figur S.1: Antall personer som har 1-1,5, 1,5-2 og over to timer reisetid til sitt kontor, per Bufetat-region.

Blant de enkelte kontorene er det noen få som peker seg ut med dårlig tilgjengelighet blant «sin» befolkning. Det gjelder flere kontorer i Nord (Øst-Finnmark, Mosjøen, Lofoten og Vesterålen, Bodø og Alta) og kontoret i Sør-Trøndelag. Andre kontor har også lav tilgjengelighet til en del av sin befolkning, men i betydelig mindre grad enn de overnevnte. Samtidig finner vi at det er mange utekontor som er plassert i områder der det er lang reisetid til nærmeste hoved- eller avdelingskontor. Selv om utekontorene ikke tilbyr et like bredt behandlingstilbud så gir de likevel en viktig kompensasjon for de som har dårlig tilgang til sitt nærmeste hoved- eller avdelingskontor.

Vi har også undersøkt hvordan tilgjengeligheten varierer blant barn og unge, i og med at det er barnefamilier som er den primære målgruppen til Familieverntjenesten. Funnene viser at det ikke er noe særlig avvik i tilgangen blant barn og unge sammenlignet med befolkningen som helhet. Det betyr at det tilgjengelighetsmønsteret vi finner blant befolkningen – med variasjoner i geografi og mellom transportmidlene – også gjelder for barnefamilier.

## Kontorene er likevel hensiktsmessig lokalisert

For å undersøke hvor godt plassert dagens kontorer er har vi beregnet kontorregionenes *transportarbeidsminimum* for reiser med bil. Det vil si det punktet i hver kontorregion som kan nås av hele befolkningen med minst mulig transportarbeid med bil. Beregningene viser at det er stor overenstemmelse mellom kontorenes plassering og det som ville vært den mest hensiktsmessige plasseringen med tanke på transportarbeid. Det er bare noen få tilfeller der vi finner at et kontor burde flyttes til en annen lokalisering for å øke den generelle tilgjengeligheten.

## Tiltak for å øke tilgjengeligheten

Basert på tilgjengelighetsanalysene kan vi anbefale noen tiltak for å forbedre befolkningens tilgang til Familieverntjenesten. Foreslåtte tiltak er listet opp nedenfor, i prioritert rekkefølge.

1. Utvide tilbudet på utekontorene
  - Vi finner at de aller fleste utekontorene ligger i områder der det utilstrekkelig tilgjengelighet til nærmeste hoved- eller avdelingskontor. Dersom utekontorene oppgraderes til et fullverdig behandlingstilbud vil tilgjengeligheten bedres for en stor del av befolkningen.
2. Opprette nye kontor
  - Å etablere nye kontor kan også ha en positiv effekt. Men det er få steder med lav tilgjengelighet der det ikke allerede er et utekontor som kan oppgraderes. Unntaket er i Sør-Trøndelag der tilgjengeligheten er dårlig og det i tillegg mangler utekontorer flere steder.
3. Flytte dagens kontor
  - Å flytte på dagens kontor vil ha mindre effekt. Vi har som nevnt funnet ut at dagens kontor for det meste er hensiktsmessig plassert, og flytting vil derfor ikke bedre den generelle tilgjengeligheten. Et unntak er kontoret i Øst-Finnmark som ville vært mer tilgjengelig dersom det ble flyttet fra Kirkenes til Varangerbotn. Bortsett fra dette tilfellet er det viktigere å oppgradere utekontorene og å opprette nye kontor, enn å flytte dagens kontor.
4. Skysstilbud eller forbedret kollektivtilbud
  - Den store forskjellen i reisetid mellom bil og kollektivtransport viser at kollektivtilgangen er begrenset mange steder. Et mulig tiltak – selv om det er utenfor Familieverntjenestens kontroll – ville derfor vært å opprette mer effektive kollektivruter. Et annet tiltak kan være å tilby drosje eller annen skyss for de som ikke har mulighet til å bruke til et familievernkontor.



**Summary**

# Accessible family counselling

TØI Report 1714/2019

Authors: Erik Bjørnson Lunke and Espen Johnsson  
Oslo 2019 50 pages Norwegian language

*The family counselling service is supposed to be a service for the whole Norwegian population, and especially to families needing guidance and advice on relationship problems and other difficulties. The Norwegian Directorate for Children, Youth and Family Affairs (Bufdir) have given some guidelines about accessibility, stating that all Norwegians should have less than two hours travelling time to their nearest family counselling office. The analyses in this report shows that the service is quite accessible with car, but less so with public transport. The accessibility is lowest in the northern parts of the country. We find that an efficient measure would be to upgrade all sub-offices, giving them a fuller service and more extended opening hours.*

## The accessibility varies both geographically and between transport modes

The Institute of Transport Economics (TØI) has investigated how accessible the family counselling service is to the population in Norway. The service is organized in 90 office locations, of which 57 are full-service offices and 33 are sub-offices with more limited services and opening hours. The purpose of the family counselling service is to offer advice and guidance to families.

TØI has used travel times measured with Google Maps and Entur to investigate how accessible the family counselling offices are. In general, the accessibility is quite good: Over 90 per cent of the population can reach their nearest office within two hours both with car and with public transport.

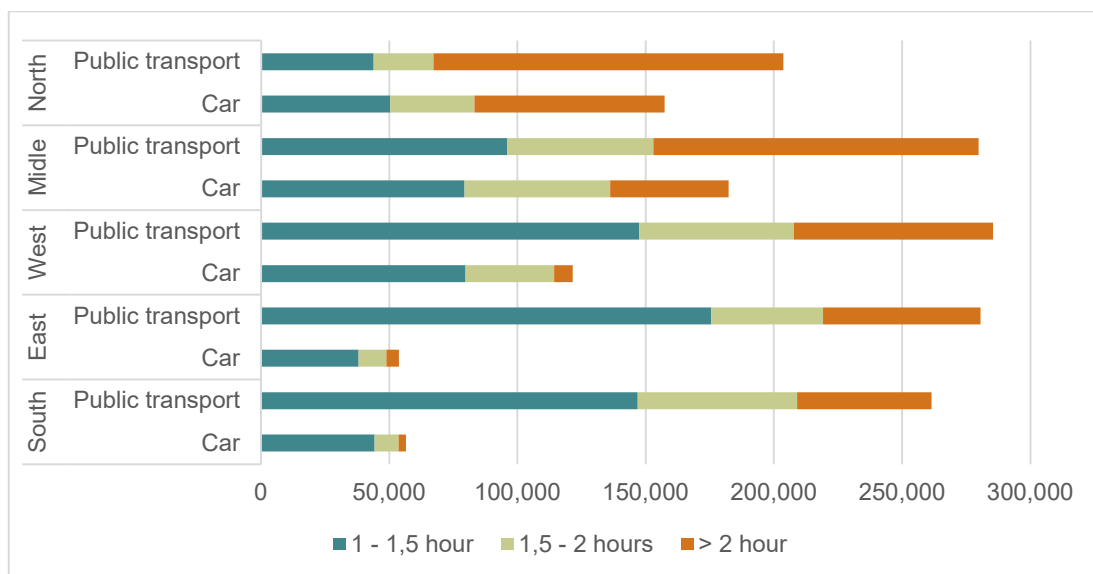


Figure S.1: Number of people with 1-1,5, 1,5-2 and over 2 hours travel time to their nearest office, with car and public transport, per region.

However, we find large variations, especially between the northern parts of the country and the southern parts (figure S.1). In the north, only eighty per cent can reach their office within two hours with public transport.

Some offices are especially inaccessible, such as Øst-Finnmark, Mosjøen, Lofoten og Vesterålen, Bodø, Alta and Sør-Trøndelag. At the same time, we find that sub-offices offer a significant compensation for people who lives far from their nearest full-service office.

## **The offices are appropriately located**

To investigate how well the offices are located, we have measured the point in each region that the population can reach with the least need to travel with car (measured in travel times). The analyses shows that most of the offices are located quite near this “transport minimum” point. In only a few cases, the office could be relocated to be more accessible to the population.

## **Measures to increase accessibility**

Based on the analyses, we recommend some measures to increase the populations’ accessibility to the family counselling service. The measures are listed below, in prioritized order.

1. Extend the service and opening hours of sub-offices
  - Most of the sub-offices are located in areas where the main office is less accessible. Upgrading the sub-offices to main offices would therefore increase accessibility for a large part of the population
2. Establish new offices
  - Some places have low accessibility, and also lack a sub-office. Here a new office could increase the accessibility. In Sør-Trøndelag there could be a need for one or two new offices.
3. Relocate offices
  - To relocate offices would have a smaller effect, as most of the offices are located in the most accessible location in each region. An exception is the office in Kirkenes (Øst-Finnmark). Moving this office to Varangerbotn would increase the general accessibility in the region.
4. Taxi of public transport improvements
  - There are large differences in travel times with car and public transport. This indicates that a taxi service for people who are not able to travel by car could be efficient. In addition, the analyses shows a need for more efficient public transport services in many parts of Norway.

# 1 Innledning

Familieverntjenesten er underlagt Barne- og familiedepartementet og tilbyr hjelp til familier, foreldre og enkeltpersoner. Tjenesten er organisert i 57 familievernkontor, der de som trenger det kan få råd og veiledning om samlivsproblemer, vansker, konflikter og kriser i familien. Kontorene er bemannet med spesialister innen psykologi, samt sosionomer og familierapeuter<sup>1</sup>.

I mai 2018 opprettet regjeringen et utvalg som skal gjennomgå Familieverntjenesten, med et mål om å styrke tjenesten slik at flere familier får relevant hjelp. I mandatet til utvalget står det blant annet at utvalget skal undersøke hvordan Familieverntjenesten kan gjøres mer tilgjengelig for befolkningen<sup>2</sup>. Videre har Barne-, ungdoms- og familiedirektoratet (Bufdir) gitt noen føringer på hvordan tjenesten skal organiseres, eksempelvis med et eget normkrav om tilgjengelighet. Kravet sier at hele befolkningen bør ha under to timer reisetid til nærmeste familievernkontor, på reiser med bil og kollektivtransport.

I denne forbindelse har Familievernutvalgets sekretariat (ved Barne- og familiedepartementet) bedt Transportøkonomisk institutt (TØI) om å kartlegge befolkningens tilgang til landets familievernkontor. Oppdraget gikk ut på å kartlegge hvor mange mennesker som har over 1, 1,5 og 2 timer reisevei til sitt nærmeste familievernkontor med bil og kollektivtransport. Videre skulle vi undersøke hvordan tilgjengeligheten varierer i ulike deler av landet, og internt i de ulike kontorenes regioner.

Denne rapporten oppsummerer dette utredningsarbeidet. Rapporten er bygget opp som følger. Kapittel 2 består av beskrivelser av datakildene som er brukt for å beregne reisetider, hvilket geografisk nivå vi har gjort beregninger på, i tillegg til en oversikt og beskrivelse av familievernkontorene. I kapittel 3 går vi overordnet gjennom befolkningens tilgjengelighet til familievernkontor, både for bil og kollektivtransport. I kapittel 4 og 5 ser vi mer detaljert på hvordan tilgjengeligheten varierer til de ulike kontorene, og på hvilke deler av landet som har dårligere tilgjengelighet enn andre. De to kapitlene beskriver tilgjengelighet med henholdsvis bil og kollektivtransport. I kapittel 6 gjør vi en supplerende analyse av barn og unges tilgjengelighet, i og med at barnefamilier er en viktig målgruppe for tjenesten. Kapittel 8 består av en oppsummering, i tillegg til noen anbefalte tiltak for å øke tilgjengeligheten.

---

<sup>1</sup> <https://www.regjeringen.no/no/tema/familie-og-barn/innsiktsartikler/foreldreskap/familieverntjenesten/id749589/>

<sup>2</sup> <https://www.regjeringen.no/contentassets/e98222e7e1504a83a3f3035c4420a2e7/mandat-for-gjennomgang-av-familievernet---pdf.pdf>

## 2 Datakilder og metode

### 2.1 Reisetider

Vi bruker to datakilder for å beregne reisetider, Google Maps og Entur. Vi bruker de to kildenes programmeringsgrensesnitt (Application Programming Interface – API) for å hente ut reisetider og -distanser for et stort antall reisestrekninger. I tillegg bruker vi reisetider beregnet med Statens vegvesens Elveg-nettverk for å kvalitetssikre reisetidsberegningene fra Google.

For reisetider med bil bruker vi Google Maps<sup>3</sup>. Beregningene baseres både på tillatt hastighet på veiene som brukes og på historiske trafikkdata for det gitte tidspunktet, altså hva som er vanlig tidsbruk på strekningene. Etter avtale med oppdragsgiver har vi beregnet reisetid på en onsdag<sup>4</sup>, med ankomsttid kl. 10:30. Trafikkmengde og tidsbruk blir dermed basert på hva som er vanlig på dette tidspunktet. Vanligvis angir Google Maps noen alternative reiseruter, men vi har i alle tilfellene valgt det første alternativet som anbefales. Dette er som regel det raskeste alternativet. Vi har ikke gjort noen forutsetninger om at enkelte typer veier (motorveier, etc.) skal foretrekkes fremfor andre.

For kollektivreiser bruker vi data fra Entur<sup>5</sup>, som er en tjeneste som samler og bearbeider reisedata fra alle kollektivselskaper i Norge. Ved hjelp av Enturs reiseplanlegger kan man beregne reisetider og -distanser med kollektivtransport i hele landet, uavhengig av kollektivselskap og kollektivtransportmiddel. Vi har beregnet reisetider for samme tidspunkt som med Google Maps: Med ankomst senest kl. 10.30 på en onsdag. Ut over det har vi brukt Enturs standard forutsetninger når det gjelder for eksempel maksimalt tillatt gangavstand, ventetid ved bytter, osv. I likhet med bilreisene har vi også for kollektivtransport valgt det første reisealternativet, i tilfeller der Entur gir flere alternativer. Figurene nedenfor viser hvordan de to reiseplanleggerne ser ut for én enkelt reise, i dette tilfellet fra Tåsen i Oslo til familievernkontoret på Christiania torv.

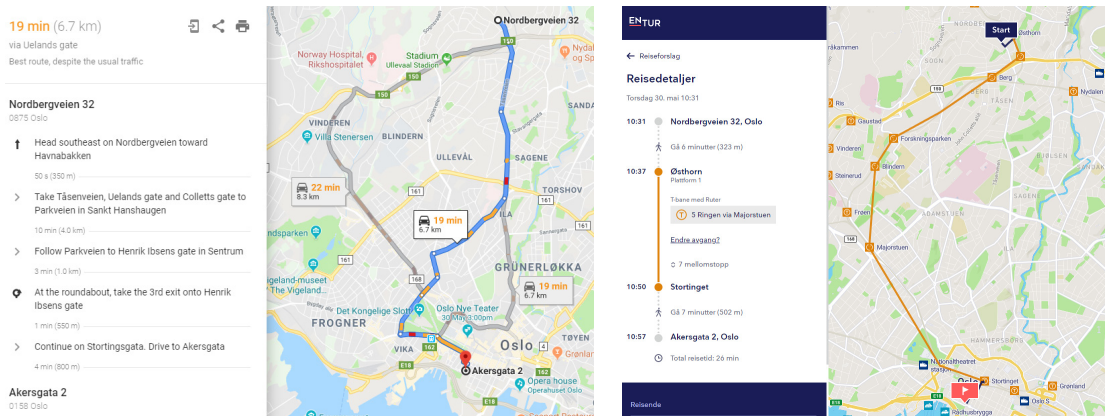
---

<sup>3</sup> <https://developers.google.com/maps/documentation/directions/intro>

<sup>4</sup> Vi har valgt en onsdag i nærmeste framtid, og eksakt dato varierer derfor i og med at vi har gjort beregninger på forskjellige tidspunkt.

<sup>5</sup> <https://developer.entur.org/>





Figur 2.1: Google Maps' (venstre) og Enturs (høyre) reiseplanleggere.

## 2.2 Grunnkretser

Grunnkrets er det laveste geografiske nivået som brukes i analysene i denne rapporten. Grunnkretser er mindre geografiske enheter som blant annet brukes av Statistisk sentralbyrå (SSB) for å presentere statistikk på et detaljert geografisk nivå. Det finnes rundt 14 000 grunnkretser i Norge. I denne rapporten beregner vi reisetid (med bil og kollektivtransport) fra alle grunnkretser til et eller flere familievernkontor. Vi beregner da reisetid fra et punkt i hver grunnkrets, og bruker da det bygningsmessige midtpunktet i hver grunnkrets. Det vil si det punktet som ligger i sentrum av all bebyggelse i grunnkretsen. Dersom det kun finnes bebyggelse i et hjørne av grunnkretsen vil vårt beregningspunkt ligge i midten av denne bebyggelsen. Grunnlaget for beregningene i denne rapporten er dermed ca. 28 000 reisetidsobservasjoner.

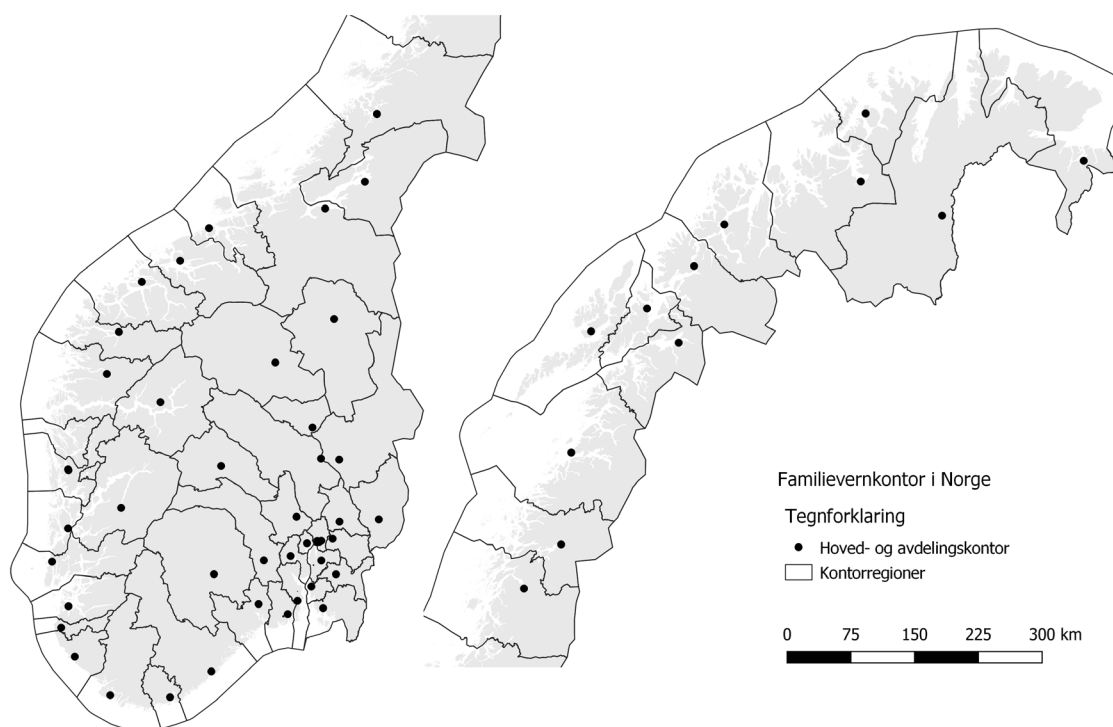
I rapporten undersøker vi også hvor mange personer som har – eller ikke har – et familiekontor tilgjengelig innenfor ulike reisetider. Til dette formålet bruker vi folketallet i hver grunnkrets 1.1.2019, hentet fra statistikkbanken til SSB.

## 2.3 Familievernkontor

Familieverntjenesten har til sammen 90 kontorlokasjoner, fordelt på tre kategorier:

- **Hovedkontor** med en formell leder og ordinære åpningstider (hele dagen, alle hverdager).
- **Avdelingskontor** som er underlagt et hovedkontor. Leder på hovedkontoret har også administrativt ansvar for avdelingskontoret. Avdelingskontor har også ordinære åpningstider.
- **Utekontor** er tilbud uten fast daglig drift. Disse er også underlagt et hovedkontor. Utekontorene har ikke ordinær åpningstid, men tilbud på enkelte ukedager og som regel med et mer begrenset tilbud.

Det er til sammen 57 hoved- eller avdelingskontor, i tillegg til 33 utekontor. Tabell 2.1 viser alle hoved- (H) og avdelingskontor (A), og tabell 2.2 viser alle utekontor fordelt på hver region. Figur 2.2 viser hvordan hoved- og avdelingskontorene er lokalisert, samt hvor store regioner hvert kontor betjener.



Figur 2.2: Oversikt over familievernkontor og deres kontorregioner.

Tabell 2.1: Hoved- og avdelingskontor, fordelt på region.

Nord	Midt-Norge	Vest
Alta (H)	Kristiansund (H)	Bergen og omland (H)
Bodø (H)	Levanger (H)	Bjørgvin (H)
Finnsnes (H)	Molde (H)	Bryne (A)
Hammerfest (A)	Namsos (H)	Egersund (A)
Harstad (H)	Trondheim, Sør Trøndelag (H)	Førde (H)
Indre Finnmark (H)	Ålesund (H)	Haugalandet (H)
Lofoten og Vesterålen (H)		Nordfjord (H)
Mo i Rana (H)		Odda (A)
Narvik (A)		Stavanger (H)
Tromsø (H)		Stord (A)
Øst-Finnmark (H)		Sogn (A)
Mosjøen (H)		
Øst	Sør	
Asker og Bærum (H)	Aust-Agder (H)	
Christiania torv, Oslo (H)	Drammen-Kongsberg, avdeling Drammen (H)	
Enerhaugen, Oslo (H)	Drammen-Kongsberg, avdeling Kongsberg (A)	
Follo (H)	Grenland (H)	
Homansbyen, Oslo (H)	Hallingdal (A)	
Innlandet, avdeling Gjøvik (A)	Ringerike (H)	
Innlandet, avdeling Hamar (H)	Søndre Vestfold (H)	
Innlandet, avdeling Lillehammer (A)	Vest-Agder, avdeling Farsund (A)	
Innlandet, avdeling Tynset (A)	Vest-Agder, avdeling Kristiansand (H)	
Nedre Romerike (H)	Vestfold (H)	
Oslo Nord (H)	Øvre Telemark (H)	
Otta (H)		
Østfold, avdeling Askim (A)		
Østfold, avdeling Fredrikstad (H)		
Østfold, avdeling Moss (A)		
Øvre Romerike, Jessheim (H)		
Øvre Romerike, Kongsvinger (A)		

Tabell 2.2: Utekontor, fordelt på region.

Nord	Midt-Norge	Vest
Honningsvåg	Surnadal	Voss
Storslett	Volda	Granvin
Fauske	Oppdal/Rennebu	Husnes
Tysfjord	Hemne	Årdal
Oppeid (Hammarøy)	Ørland på Fosen	Sandnes (Ganddal helsestasjon)
Kautokeino	Selbu	
Lakselv		
Tana		
Nordkyn/Lebseby/Gamvik		
Longyearbyen		
Leknes		
Svolvær		
Sandnessjøen		
Brønnøysund		
Vadsø		
Vardø		
Båtsfjord		
Øst	Sør	
Hadeland	Rjukan	
Fagernes	Notodden	
Halden		

I våre analyser behandler vi hoved- og avdelingskontor på samme måte, i og med at alle disse har ordinære åpningstider. I hovedsak undersøker vi hvor stor andel av befolkningen som har et hoved- eller avdelingskontor tilgjengelig.

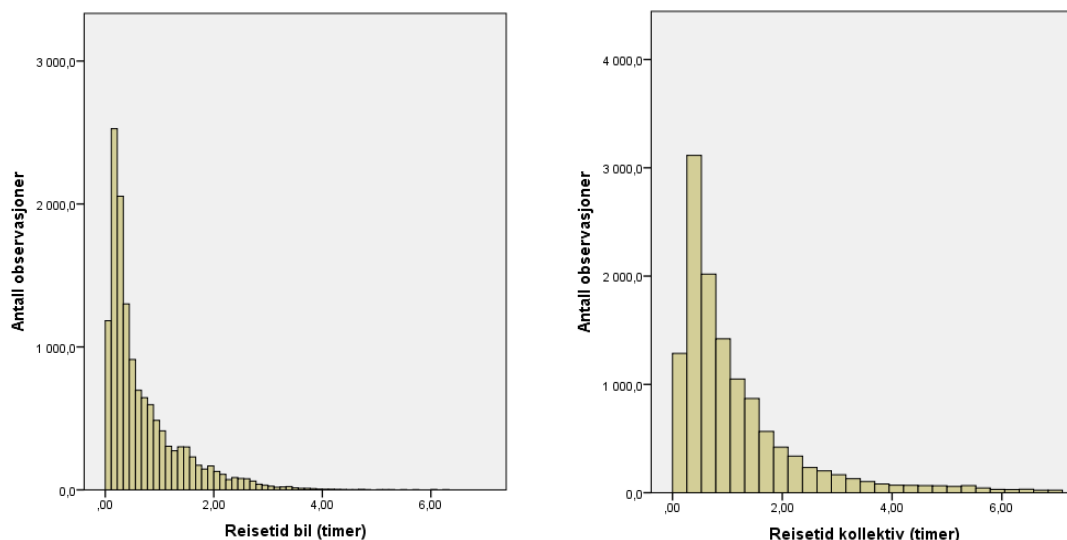
Utekontorene har som nevnt begrenset åpningstid. Noen utekontorer har åpent en eller to dager per uke, og noen har bare åpent noen få dager per måned. Det er også gjerne et begrenset meklingsstilbud på utekontorene. Videre har ikke alle utekontorene en fast adresse. Flere er et såkalt ambulerende tilbud som varierer hvor de finner sted. Derfor har vi ikke beregnet reisetid til utekontorene. Vi har likevel tatt hensyn til om de som ikke har tilgang til et hoved- eller avdelingskontor likevel har et utekontor i sin kommune.

## 2.4 Svakheter og mulige feilkilder

De forutsetningene vi har valgt for å anslå tilgjengelighet har noen svakheter.

For det første er det ikke alle som kan nå et familievernkontor før kl. 10:30 på morgenen med kollektivtransport. Noen steder er det svært få avganger per dag med kollektive transportmidler. I slike tilfeller vil våre beregninger vise svært lange reisetider, fordi Entur vil foreslå at man reiser dagen før for å komme fram i tide. Hadde vi derimot valgt et senere ankomsttidspunkt kunne vi fått kortere reisetider. Samtidig er det mange tilfeller der kollektivtilbudet er bedre på morgenen enn midt på dagen, slik at vårt valg av ankomsttidspunkt vil være fordelaktig noen steder.

I tillegg mister vi noe informasjon med de reisetidsintervallene vi har valgt. Når vi setter grensen for tilgang på to timer (i tillegg til én og halvannen time) mister vi noen nyanser. Det kan for eksempel være mange som har like over to timer reisetid til et kontor. Disse vil ha relativt god tilgang, sammenlignet med de som har betydelig lengre reisetid, selv om de havner like over den grensen vi har satt. Figurene nedenfor viser hvor mange observasjoner vi har med ulike reisetider med bil og kollektivtransport. Vi ser at det er en del observasjoner like over to timer med begge transportmidlene.



Figur 2.3: Antall observasjoner med ulike reisetider, bil og kollektivtransport.

En siste usikkerhet handler om hvordan vi deler inn de ulike kontorenes regioner. Vi har tatt utgangspunkt i Familieverntjenestens inndeling, der hvert kontor dekker et visst antall kommuner. Dermed har vi beregnet reisetid fra hver grunnkrets til det kontoret som grunnkretsens kommune «hører til». Det er imidlertid ikke slik at alle må besøke det kontoret som deres kommune hører til, alle står fritt til å besøke det kontoret de ønsker. Med vår inndeling tar vi dermed ikke høyde for at noen kan ha et annet kontor nærmere enn det deres kommune hører til. Vi har imidlertid gjort noen stikkprøver i områder der vi måler lav tilgjengelighet. Generelt er det svært få tilfeller der man har et annet kontor nærmere. Dette skyldes blant annet at transportinfrastrukturen – veier, kollektivruter – i større grad går internt i kommuner og fylker enn på kryss av disse grensene. Dermed er det som regel mer effektivt å reise innad i kommunen, både med bil og kollektivtransport. En oversikt over hvilke kommuner hvert kontor dekker, samt kontorenes adresse, er lagt som vedlegg til denne rapporten.

I denne rapporten opererer vi med to begreper for region som ikke må forveksles:

Region<sup>6</sup> brukes om Barne- ungdoms og familiedirektoratet (Bufdir) sine regioner. Bufdir er inndelt i fem geografiske regioner: Nord, Midt-Norge, Vest, Øst og Sør. Familievernkontorene følger disse, og hvert kontor «hører til» en av de fem regionene.

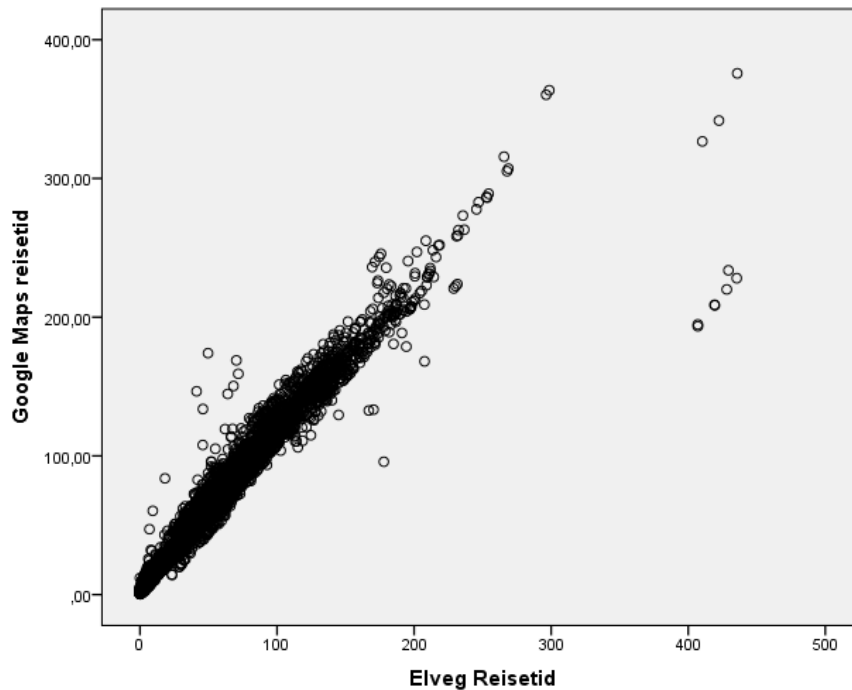
Kontorregion<sup>7</sup> brukes om hvert familievernkontor sitt omland. Det vil si den regionen som sokner til det enkelte kontor. I våre analyser har vi tatt utgangspunkt i den kommunevise inndelingen av Familieverntjenesten, der hver kommune er tilordnet ett kontor.

<sup>6</sup> [https://www.bufdir.no/Kontakt/Bufetat\\_regionkontorer/](https://www.bufdir.no/Kontakt/Bufetat_regionkontorer/)

<sup>7</sup> [https://www.bufdir.no/Familie/kontorer\\_oversikt/](https://www.bufdir.no/Familie/kontorer_oversikt/)

### 2.4.1 Kvalitetssikring mot Elveg-data

For å kvalitetssikre dataene fra Google Maps er reisetidene derfra sammenlignet med reisetider beregnet med Statens Vegvesens elektroniske vegnett (Elveg). Elveg inneholder alle vegstrekninger i Norge, med informasjon om tillatt (skiltet) hastighet med bil. Denne informasjonen har vi brukt til å beregne reisetid for alle de reisestrekningene som er brukt i dette prosjektet. Spredningsdiagrammet nedenfor viser sammenhengen mellom beregnet reisetid med Google Maps og Elveg.



Figur 2.4: Sammenheng mellom reisetid beregnet med Google maps (y-aksen) og med Elveg (x-aksen).

Vi ser at det for de aller fleste observasjoner er god sammenheng. Unntaket er noen uteliggere, særlig er det tilfeller der Elveg-reisetiden er en del høyere enn Google Maps-reisetiden<sup>8</sup>. Men det er bare noen få tilfeller som har denne forskjellen. Generelt er det stor sammenheng mellom de to datakildene, og vi finner en høy og signifikant korrelasjon mellom de to (korrelasjon 0,979).

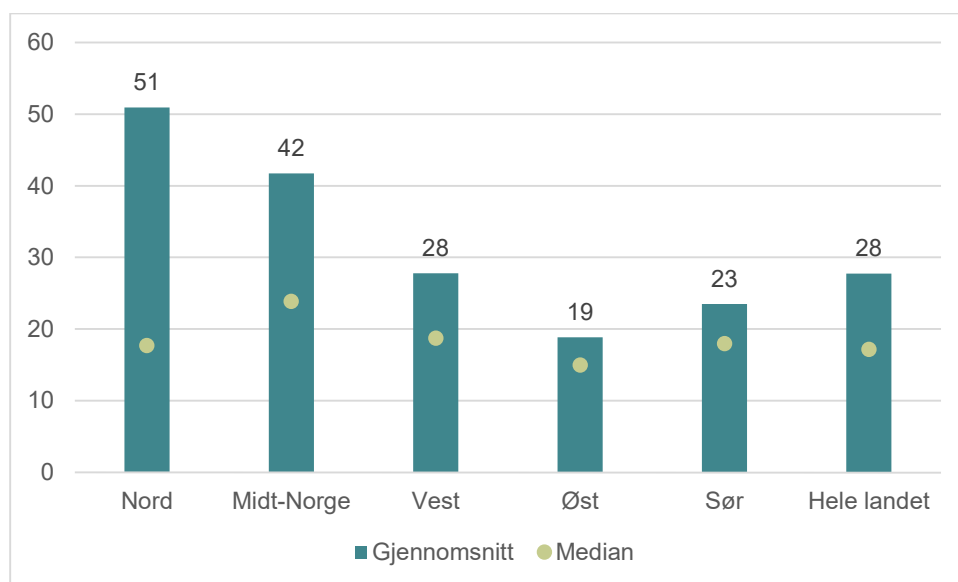
<sup>8</sup> Undersøkelsen av disse uteliggerne viser at de er observasjoner i Hammerfest, Mo i Rana og Alta. Alle observasjonene ligger på øyer, som Træna i Nordland og Sørøya i Finnmark. Avviket i reisetid skyldes mest sannsynlig at tid brukt på ferge varierer i Elveg-dataene fra 2016 og Google Maps-dataene fra 2019.

### 3 Hvem har og hvem har ikke tilgang på et familievernkontor?

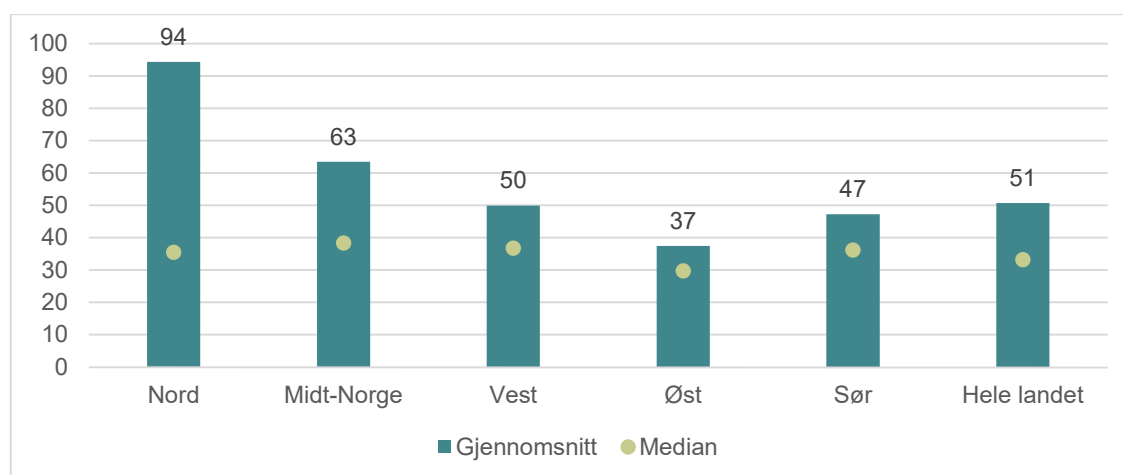
I dette kapitlet undersøker vi hvordan tilgangen til familievernkontorer varierer i de ulike regionene, og hvor stor andel av befolkningen som har tilgang på et kontor. Vi undersøker hovedsakelig tilgangen til hoved- eller avdelingskontor, men vurderer også om utekontorer kan kompensere for dårlig tilgjengelighet. I dette kapitlet ser vi på tilgjengelighet på regionnivå, før vi i de neste kapitlene undersøker hvordan tilgjengeligheten med bil (kapittel 4) og kollektivtransport (kapittel 5) varierer for hvert kontor.

#### 3.1 Reisetider og tilgjengelighet i hver region

I figurene nedenfor har vi beregnet gjennomsnittlig reisetid til Familievernkontorene i hver region. I tillegg til gjennomsnitt har vi også beregnet medianen i hver region. I alle regioner er medianen noe lavere enn gjennomsnittet, noe som tyder på at det er enkelte uteliggere (svært høye verdier) som trekker opp gjennomsnittet. Både gjennomsnitt og median viser imidlertid det samme mønsteret for reisetider med bil (figur 3.1) og kollektivtransport (figur 3.2): De er høyest i region Nord og Midt-Norge, og lavest i Øst og Sør.



Figur 3.1: Gjennomsnittlig reisetid (minutter) med bil til nærmeste familievernkontor, blant befolkningen, per region.



Figur 3.2: Gjennomsnittlig reisetid (minutter) med kollektivtransport til nærmeste familievernkontor, blant befolkningen, per region.

Samtidig er det en vesentlig forskjell på bil og kollektivtransport. Gjennomsnittlig reisetid på landsbasis er 28 minutter med bil og 51 minutter med kollektivtransport (median er henholdsvis 17 og 33). Også i de enkelte regionene er forskjellen omtrent den samme. Gjennomsnittlig reisetid med bil er omtrent halvparten av reisetid med kollektivtransport. Tabellene nedenfor hvor mange personer som bor i en grunnkrets med over to timer til sitt familievernkontor. Til sammen er det omtrent 135 000 mennesker som har over to timer reisetid med bil (tabell 3.1), mens det er nesten en halv million som har over to timer reisetid med kollektivtransport (tabell 3.2). Igjen ser vi altså at tilgjengelighet med kollektivtransport er betydelig dårligere enn med bil.

Tabell 3.1: Antall personer per region som har over to timer reisetid med bil til sitt kontor.

	Antall	Andel
Nord	74 121	15%
Midt-Norge	46 244	6%
Vest	7 345	1%
Øst	4 888	0%
Sør	2 822	0%
<b>Hele landet</b>	<b>135 420</b>	<b>3%</b>

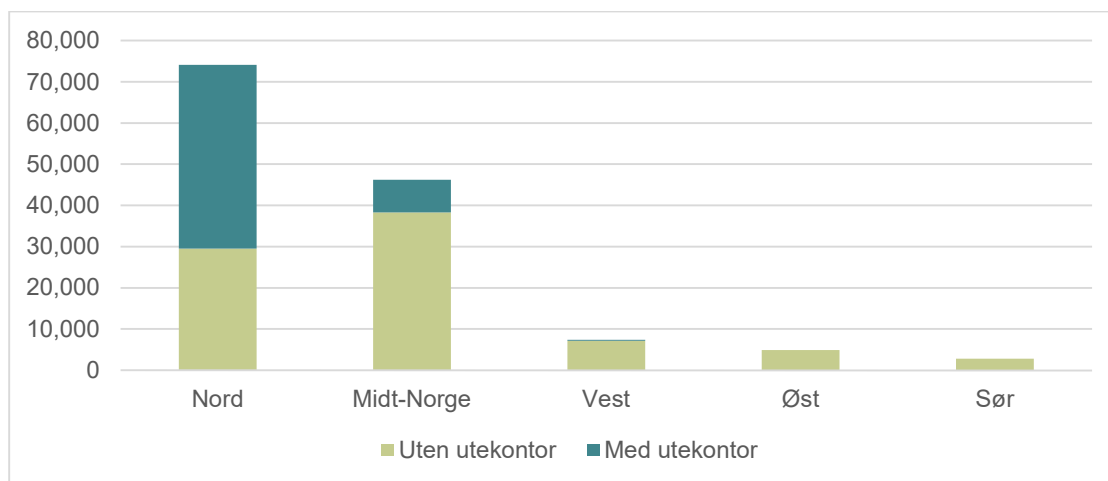
Tabell 3.2: Antall personer per region som har over to timer reisetid med kollektivtransport til sitt kontor.

	Antall	Andel
Nord	136 474	28%
Midt-Norge	126 827	17%
Vest	77 632	7%
Øst	61 490	3%
Sør	52 400	5%
<b>Hele landet</b>	<b>454 823</b>	<b>9%</b>

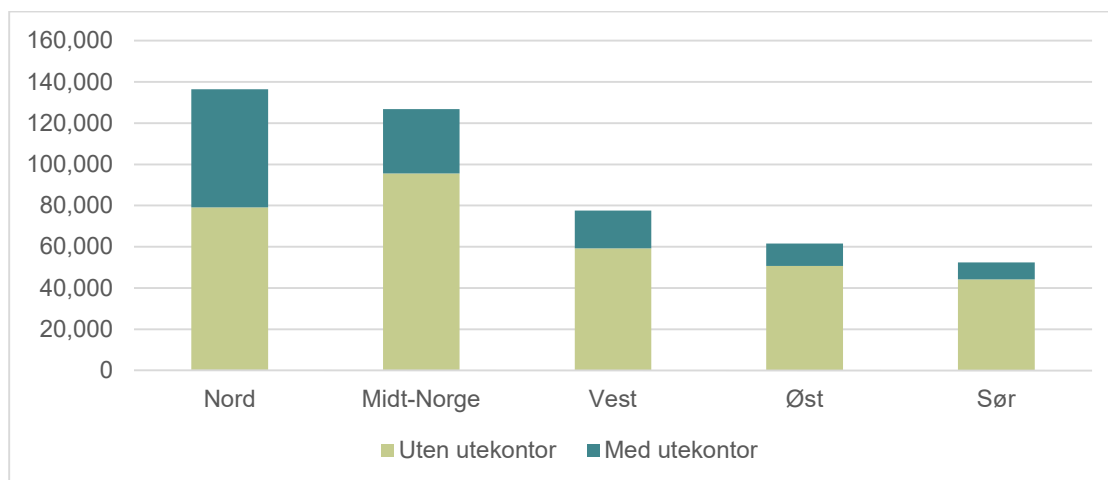
Vi ser også her at problemet er størst i regionene Nord og Midt-Norge. Henholdsvis 15 og 6 prosent av befolkningen i de to regionene har over to timer reisetid med bil, og med kollektiv er tallene henholdsvis 28 og 17 prosent. I Vest, Øst og Sør derimot er det kun 0-1 prosent av befolkningen som har over to timer reisetid med bil. Med kollektivtransport er det noe større andeler, men fortsatt betydelig mindre enn i Nord og Midt-Norge.

### 3.2 Hvor mange har et utekontor tilgjengelig?

I analysene ovenfor har vi kun fokusert på hoved- og avdelingskontorene. Selv om utekontorene har begrensede åpningstider, og ofte et mer begrenset tilbud, er det relevant å undersøke i hvilken grad utekontorene kompenserer for dårlig tilgjengelighet til hoved- og avdelingskontorer. Som nevnt er det 33 utekontorer, og 17 av disse befinner seg i region Nord. Figurene nedenfor viser antallet personer som har over to timer til sitt hoved- eller avdelingskontor, samtidig som vi skiller på om personene har et utekontor i sin kommune eller ikke. Her har vi ikke beregnet den faktiske reisetiden til utekontorene, men vi antar at de som har et slikt kontor i sin kommune kan nå dette på kortere tid enn de kan nå hoved- eller avdelingskontoret. Samtidig kan det være mange andre som har kortere reisetid til et utekontor, selv om dette ikke befinner seg i samme kommune. Inndelingen nedenfor er derfor ganske streng. Sannsynligvis er det mange i kategorien «uten utekontor» som likevel har et utekontor nærmere enn nærmeste hoved- eller avdelingskontor. I de neste kapitlene kommer vi med en nøyere drøfting av hvordan utekontorene kan kompensere for lav tilgjengelighet i enkelte områder.



Figur 3.3: Antall personer som har over to timer reisetid med bil til sitt kontor, fordelt på om de har et utekontor i sin kommune eller ikke.



Figur 3.4: Antall personer som har over to timer reisetid med kollektivtransport til sitt kontor, fordelt på om de har et utekontor i sin kommune eller ikke.



Figurene ovenfor viser at utekontorene til en viss grad kompenserer de som har lang reisetid til et hoved- eller avdelingskontor. Dette gjelder særlig i region Nord der rundt halvparten av de som har utilstrekkelig tilgang til et hoved- eller avdelingskontor har et utekontor i sin kommune.

I tabellene nedenfor (tabell 3.3 og tabell 3.4) har vi summert hvor mange mennesker det er som har over to timer reisetid til sitt kontor, og som i tillegg ikke har et utekontor i sin kommune. Sammenlignet med tabell 3.1 og tabell 3.2 ovenfor ser vi at andelen synker betraktelig i region Nord, i noen grad i region Midt-Norge, og i liten grad i de øvrige regionene.

Tabell 3.3: Ant. personer med over to timer reisetid med bil til sitt kontor, som ikke har et utekontor i sin kommune.

	Antall	Andel
Nord	29 546	7%
Midt-Norge	38 273	5%
Vest	7 143	1%
Øst	4 888	0%
Sør	2 822	0%
<b>Hele landet</b>	<b>82 672</b>	<b>2%</b>

Tabell 3.4: Ant. personer med over to timer reisetid med kollektivtransport til sitt kontor, som ikke har et utekontor i sin kommune.

	Antall	Andel
Nord	79 192	18%
Midt-Norge	95 518	12%
Vest	59 237	5%
Øst	50 740	3%
Sør	44 220	4%
<b>Hele landet</b>	<b>328 907</b>	<b>6%</b>

### 3.3 Andre reisetidsintervaller

Et av normkravene fra Barne-, ungdoms- og familiedirektoratet er at hele befolkningen bør ha et familieverntilbud innen to timers reisetid. Som vist i de foregående avsnittene er ikke dette kravet helt tilfredsstillt. Det er omtrent tre og ni prosent av befolkningen som har over to timer reisetid med henholdsvis bil og kollektivtransport.

Tabell 3.5: Andel av befolkningen som har ulik reisetid med bil til sitt kontor, fordelt på regioner.

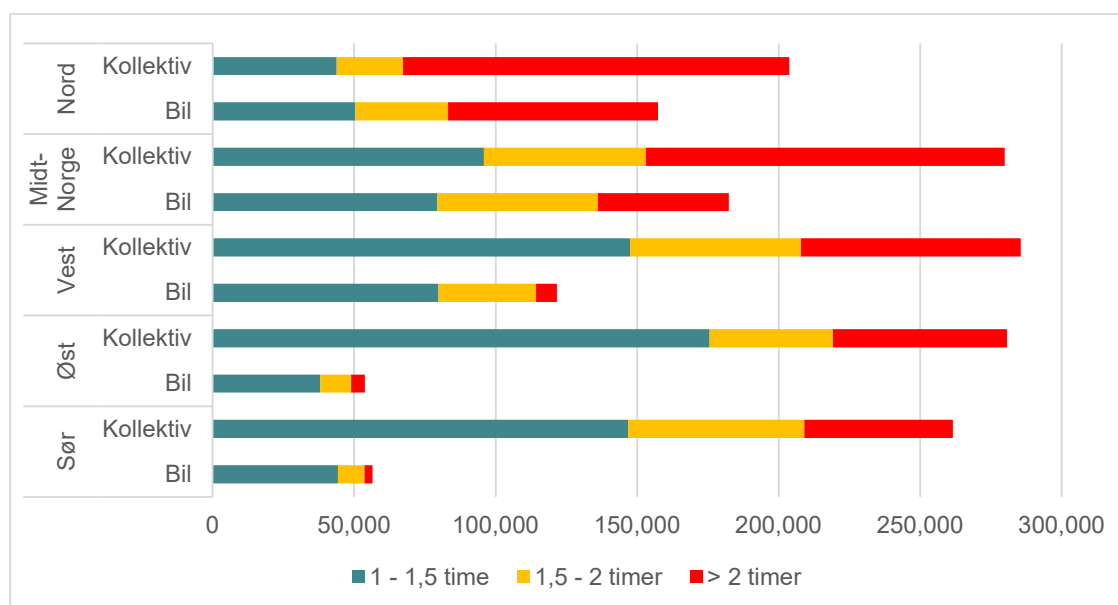
	< 1 time	1 - 1,5 time	1,5 - 2 timer	> 2 timer	Antall personer
Nord	67%	10%	7%	15%	483 916
Midt-Norge	75%	11%	8%	6%	725 605
Vest	89%	7%	3%	1%	1 107 964
Øst	97%	2%	1%	0%	1 929 711
Sør	94%	4%	1%	0%	1 008 868
<b>Hele landet</b>	<b>89%</b>	<b>6%</b>	<b>3%</b>	<b>3%</b>	<b>5 256 064</b>

Tabell 3.6 Andel av befolkningen som har ulike reisetid med kollektivtransport til sitt kontor, fordelt på region

	< 1 time	1 - 1,5 time	1,5 - 2 timer	> 2 timer	Antall personer
Nord	58%	9%	5%	28%	483 916
Midt-Norge	61%	13%	8%	17%	725 605
Vest	74%	13%	5%	7%	1 107 964
Øst	85%	9%	2%	3%	1 929 711
Sør	74%	15%	6%	5%	1 008 868
<b>Hele landet</b>	<b>75%</b>	<b>12%</b>	<b>5%</b>	<b>9%</b>	<b>5 256 064</b>

Over nitti prosent av befolkningen har under to timer reisetid til sitt kontor. Samtidig er det bare tre fjerdedeler som har under én times reise med kollektivtransport. Og mens over nitti prosent av befolkningen i Øst og Sør har under én times reisetid med bil, er den tilsvarende andelen i Nord på bare 67 prosent.

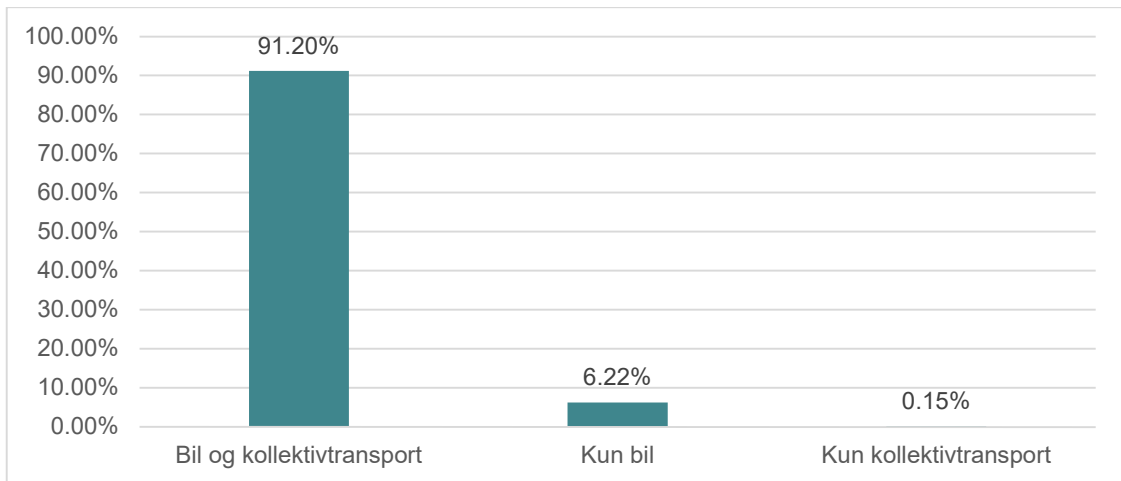
Figuren nedenfor viser antallet personer som har reisetid i de ulike intervallene over én time. Vi ser at omfanget av personer med over to timer reisetid er betydelig større i region Nord og Midt-Norge enn i de andre regionene.



Figur 3.5: Antall personer som har 1-1,5, 1,5-2 og over 2 timer reisetid med bil og kollektivtransport, per region.

### 3.4 Tilgang med bil og/eller kollektivtransport?

I denne rapporten gjør vi hovedsakelig separate analyser av tilgang med bil og kollektivtransport. En viktig grunn til det er at ikke alle har mulighet til å reise med begge transportmidlene. Noen har ikke bil eller førerkort, mens andre av ulike årsaker ikke har mulighet til å reise med kollektivtransport. Dermed bør Familieverntjenesten sikre at befolkningen har tilstrekkelig tilgang både med bil og kollektivtransport til familievernkontorene. Samtidig er det mange som har mulighet til å velge om de skal reise med bil eller kollektivtransport. Dermed er det ikke helt irrelevant å se på sammenhengen mellom disse når det gjelder tilgang til familievernkontor. I figuren nedenfor viser vi derfor andelen av befolkningen som har tilgang sitt kontor (under to timer reisetid) med bil og med kollektivtransport. Det er skilt på hvor mange som har tilgang med *både* bil og kollektivtransport, og hvor mange som har tilgang *kun* med det enkelte transportmiddelet.



Figur 3.6: Andel av befolkningen som har tilstrekkelig tilgang (under to timer reisetid) til sitt kontor, med bil og/eller kollektivtransport.

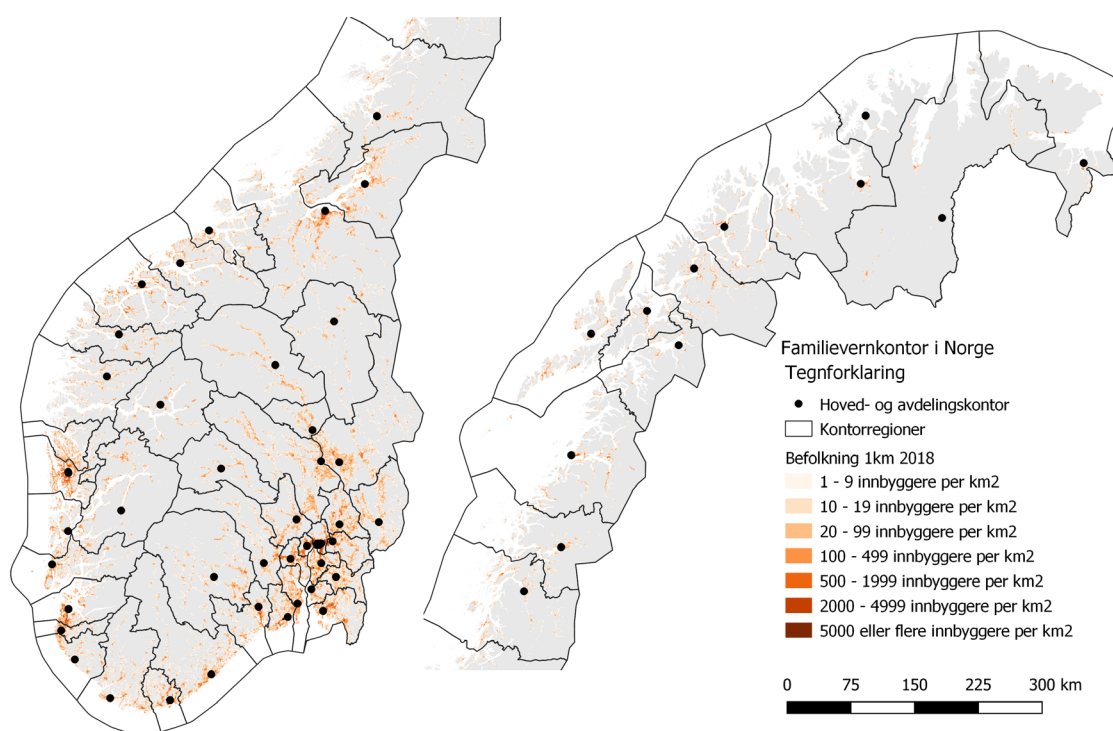
Vi ser at det er svært få – bare 0,15 prosent – av befolkningen som har tilgang til sitt kontor kun med kollektivtransport. Samtidig er det flere som har tilgang kun med bil (6,2 prosent). Det er altså flere som ikke har tilgang med kollektivtransport men som har tilgang med bil, enn vice versa. De aller fleste har imidlertid tilgang både med bil og kollektivtransport.

I de neste to kapitlene ser vi nærmere på de enkelte regionene med tanke på hvor tilgjengelige kontorene er for befolkningen. I kapittel 4 studerer vi tilgjengelighet med bil, mens vi i kapittel 5 ser på tilgjengelighet med kollektivtransport.

## 4 Tilgjengelighet med bil

I dette og neste kapittel presenterer vi kart som viser hvordan tilgangen til familievernkontor varierer i de ulike kontorregionene. I kartene vises tilgangen for hver grunnkrets (punkter), uten å ta hensyn til folketallet i den enkelte grunnkretsen. Koblingen til folketall er derimot gjort i figurene, som viser hvor stor del av befolkningen som har – og ikke har – tilgang til et kontor.

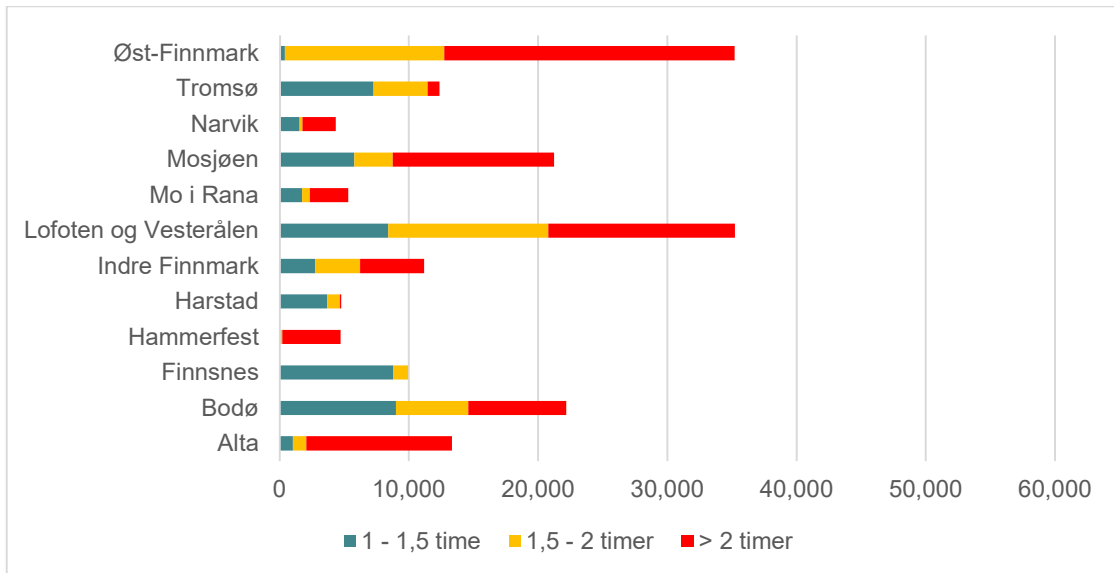
Kartet på neste side (figur 4.1) viser sammenhengen mellom familievernkontorenes lokalisering og bosettingsmønstre i Norge. Her er befolkningen vist i antall bosatte per kvadratkilometer, og vi ser at det for det meste finnes et familievernkontor der det er store konsentrasjoner av bosatte.



Figur 4.1: Familievernkontor og befolkningstetthet i Norge.

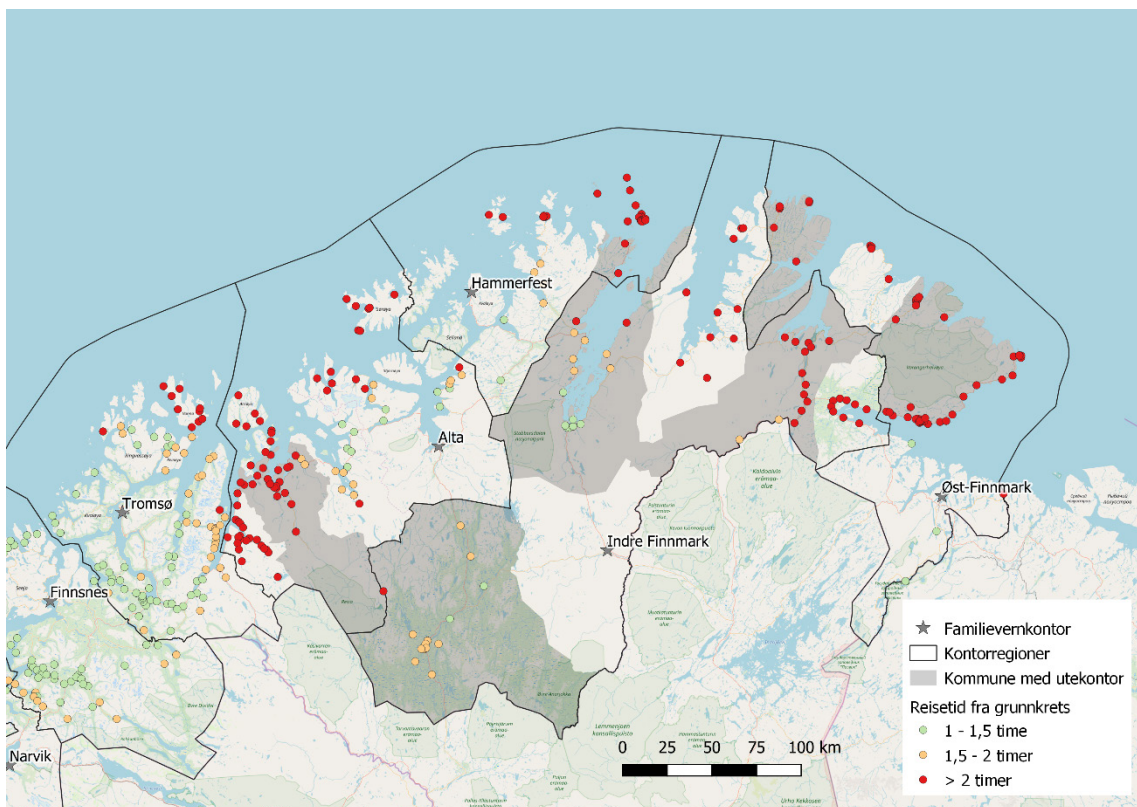
## 4.1 Nord

Region Nord er, som vist i forrige kapittel, den regionen der tilgangen er dårligst. 15 prosent av befolkningen har over to timer reisetid til sitt kontor.



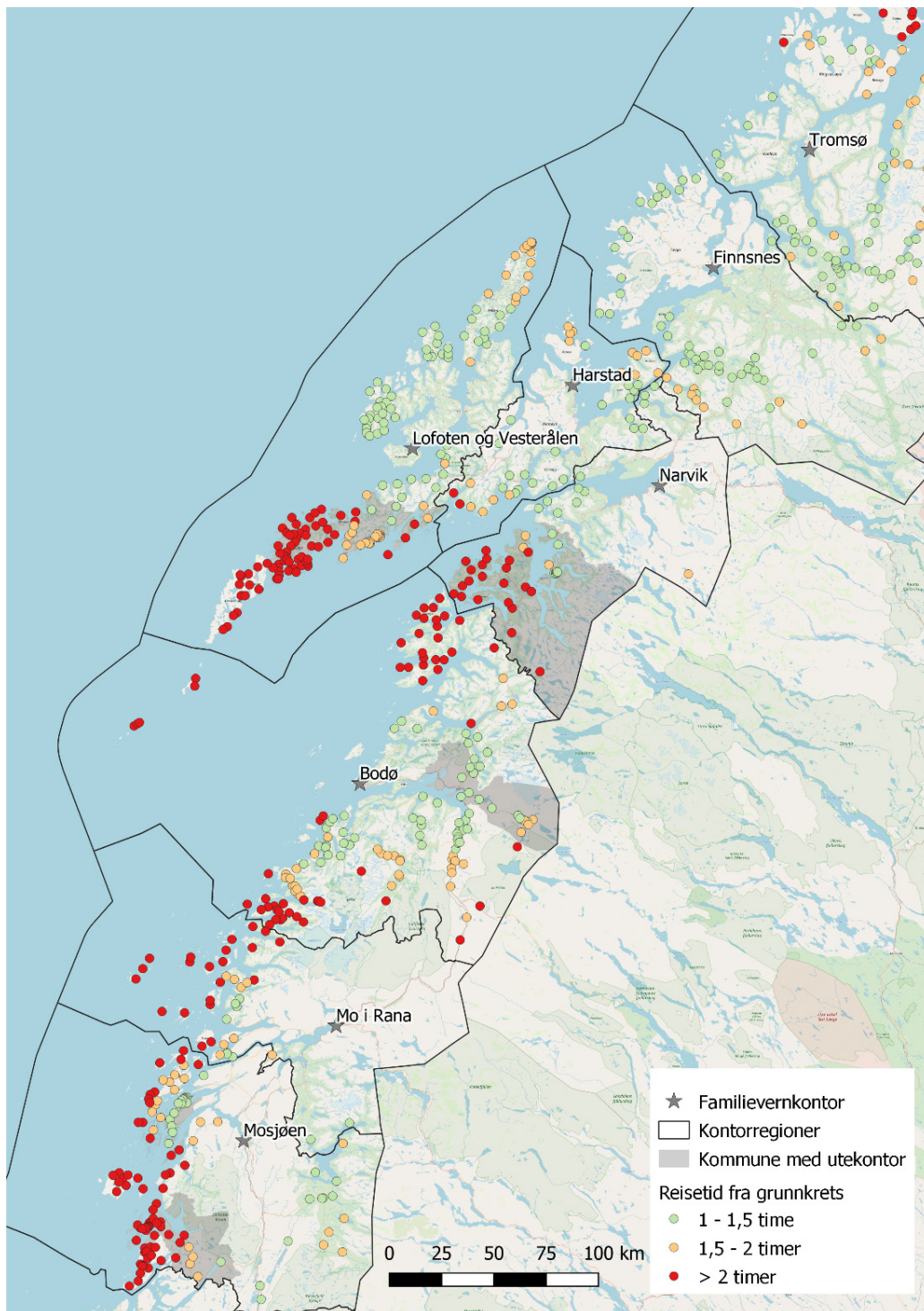
Figur 4.2: Antall personer med reisetid over 1, 1,5 og 2 timer med bil, region Nord.

Figur 4.2 viser at det er ved kontorene Øst-Finnmark, Mosjøen, Lofoten og Vesterålen, Bodø og Alta at tilgjengeligheten er dårligst. I hver av disse kontorregionene er det fra omtrent 7 000 til over 22 000 personer som ikke har tilgang på et familievernkontor.



Figur 4.3: Reisetid med bil fra grunnkretser til familievernkontor i region Nord (del 1).

Det første kartet (figur 4.3) viser den nordlige delen av region Nord. Her ser vi at i Øst-Finnmark er det mange grunnkretser med dårlig tilgjengelighet nord i regionen. I disse områdene er det samtidig mange utekontorer, både i Vadsø, Vardø og Båtsfjord kommune, som kan kompensere noe for den dårlige tilgangen til hovedkontoret. Også i Alta er det mange som har dårlig tilgang, og kartet viser at disse særlig er lokalisert i sørenden av regionen, mot Tromsø. Stikkprøver viser at disse ikke har kortere vei til Tromsøkontoret. Men det er et utekontor i Nordreisa kommune, som mange i dette området kan nå på kortere tid.

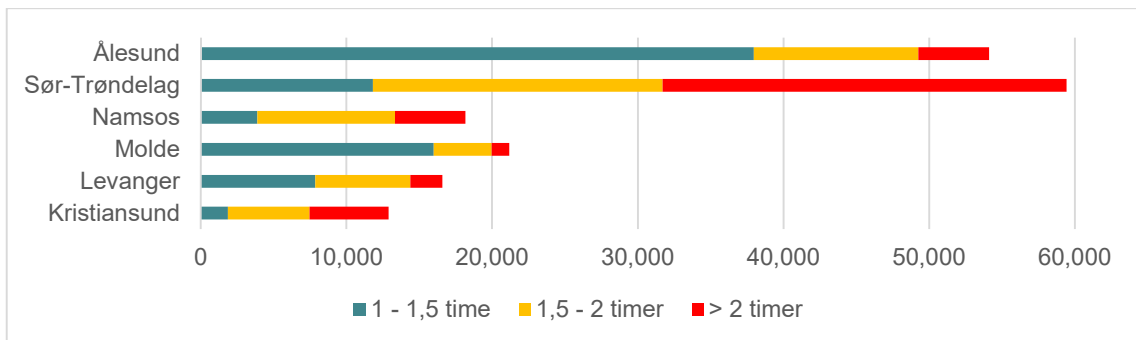


Figur 4.4: Reisetid med bil fra grunnkretser til familievernkontor i region Nord (del 2).

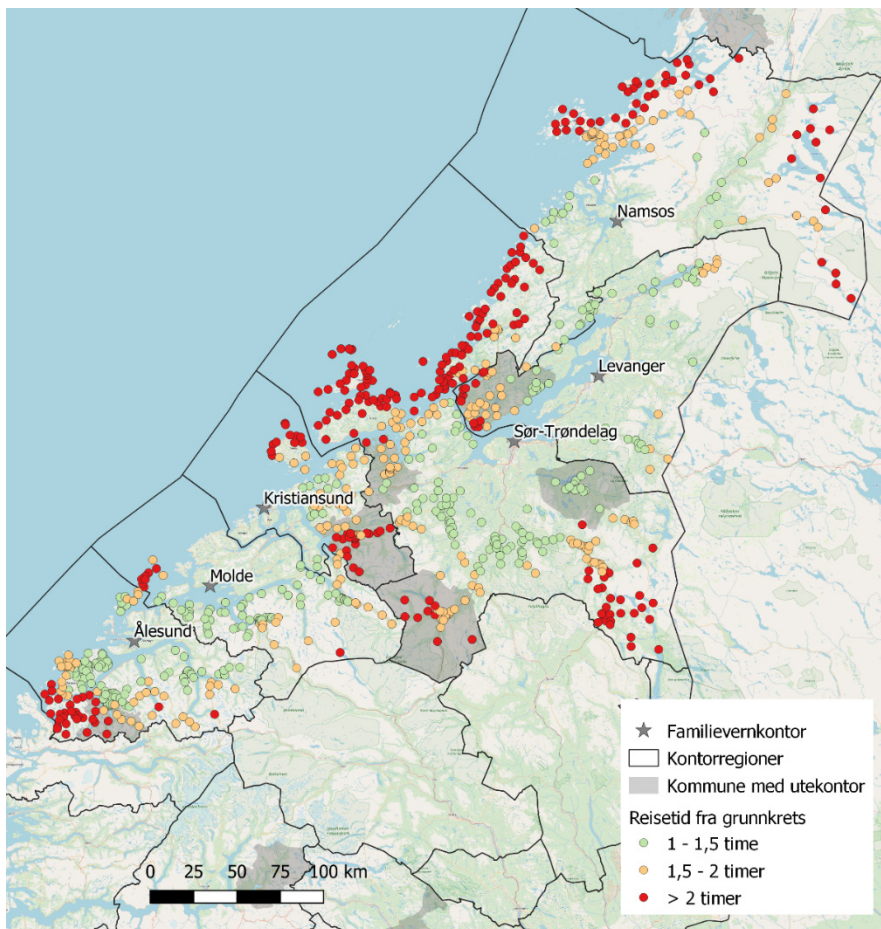
Lengre sør i region Nord er det særlig ved kontorene i Lofoten og Vesterålen, Bodø og Mosjøen at mange har lang reisetid. Også her er det noen utekontor som kompensere. Et unntak er lengst sør i Bodøkontorets region, der det er lang reisetid både til Bodø og Mo i Rana, og ikke et utekontor i nærheten.

## 4.2 Midt-Norge

I region Midt-Norge er det særlig i Sør-Trøndelag at mange har lang reisetid til familievernkontoret. Men også i Ålesund, Namsos og Kristiansund er det relativt mange (henholdsvis omtrent 4 850, 4 800 og 5 400) som har over to timer reisetid.



Figur 4.5: Antall personer med reisetid over 1, 1,5 og 2 timer med bil, region Midt.

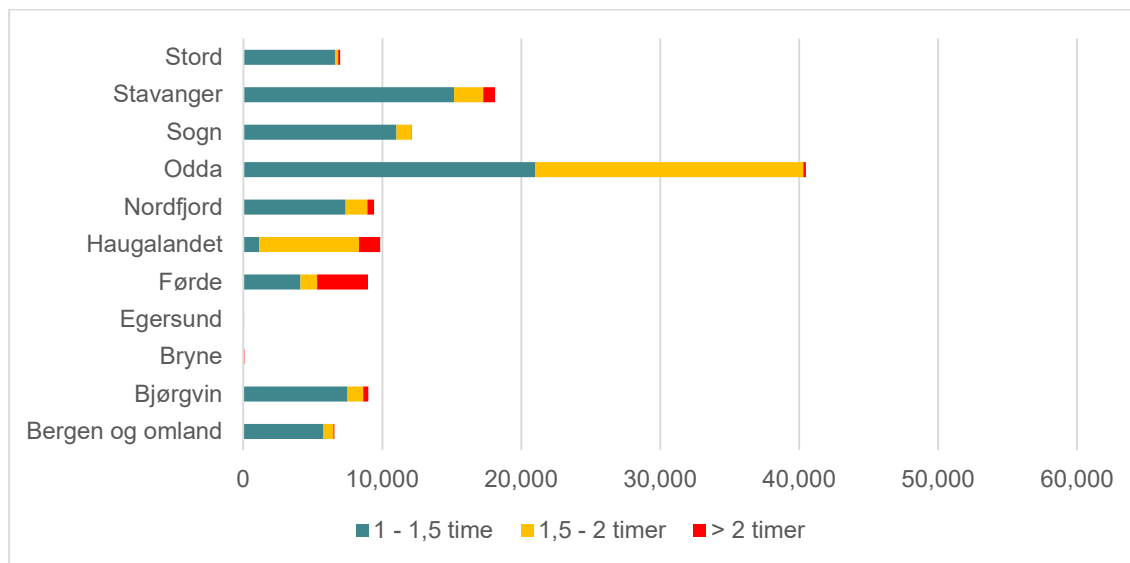


Figur 4.6: Reisetid med bil fra grunnkretser til familievernkontor i region Midt.

Kartet (figur 4.6) viser at det i Sør-Trøndelag er særlig i kystområdene, samt Røros og omegn, at mange har dårlig tilgang. Det er et utekontor i Selbu kommune, for de som bor i øst, og kontor i Indre Fosen og Hemne kommune som til en viss grad dekker de som bor langs kysten. For befolkningen i Røros er det også under én time reisetid til kontoret på Tynset, noe som løser problemet for en del personer (Røros kommune har 5 611 innbyggere). Samtidig ser vi at kontoret i Sør-Trøndelag dekker en svært stor region, sammenlignet med de andre kontorene i region Midt-Norge. Også i Ålesund og Kristiansund finner vi utekontor i områder med dårlig tilgjengelighet. I Namsos er det derimot lang avstand både til hovedkontoret og til nærmeste utekontor (i Brønnøy kommune).

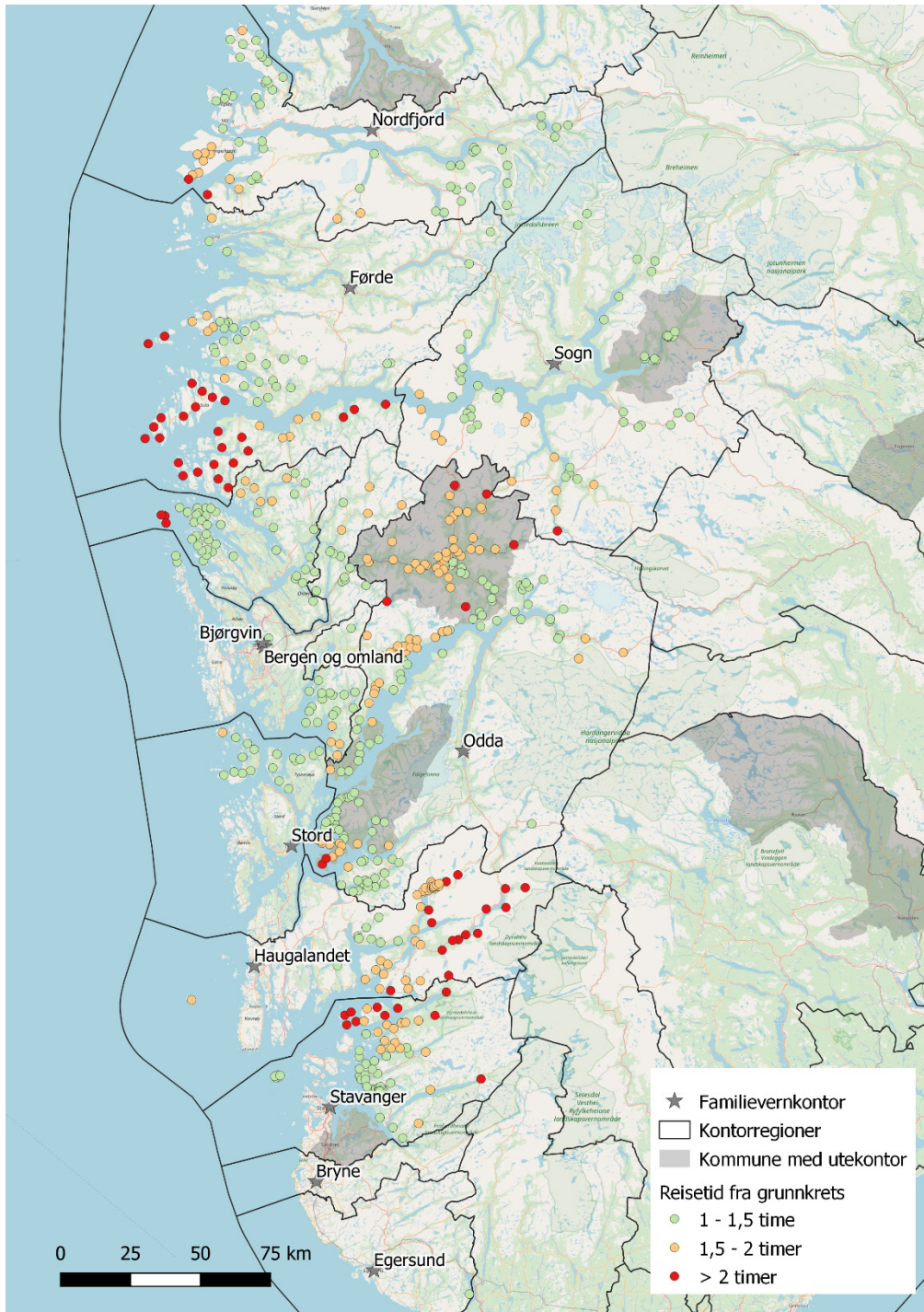
### 4.3 Vest

I region Vest er tilgjengeligheten betydelig bedre enn i region Nord og Midt. De aller fleste kontorene dekker sin befolkning (med under to timer reisetid). Unntaket er Haugalandet og Førde der henholdsvis 1 500 og 3 600 personer har over to timer reisetid. Samtidig er det en del personer som har mellom én og to timer reisetid, spesielt i Odda. Best dekning finner vi i Egersund og Bryne, der så å si hele befolkningen har under én time reisetid til kontoret.



Figur 4.7: Antall personer med reisetid over 1, 1,5 og 2 timer med bil, region Vest.





Figur 4.8: Reisetid med bil fra grunnkretser til familievernkontor i region Vest.

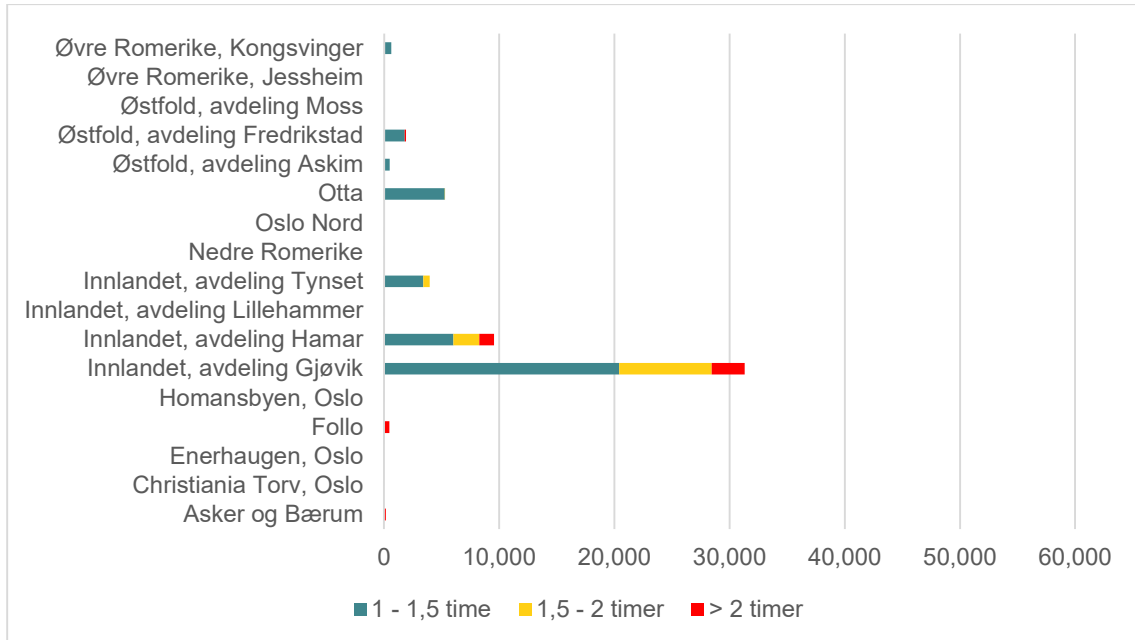
I Bergen er det to kontor, Bjørgvin og Bergen og Omland. Disse dekker til sammen et større område i vestre del av Hordaland. Kontorregionen i Nordhordaland, der det ikke er noe kontor lokalisert, dekkes av Bjørgvin-kontoret.

I regionen til Førde er det særlig i den søndre delen at mange har lang reisetid til kontoret. I Haugalandet gjelder det østre del. Ingen av disse stedene har et utekontor som kan kompensere.

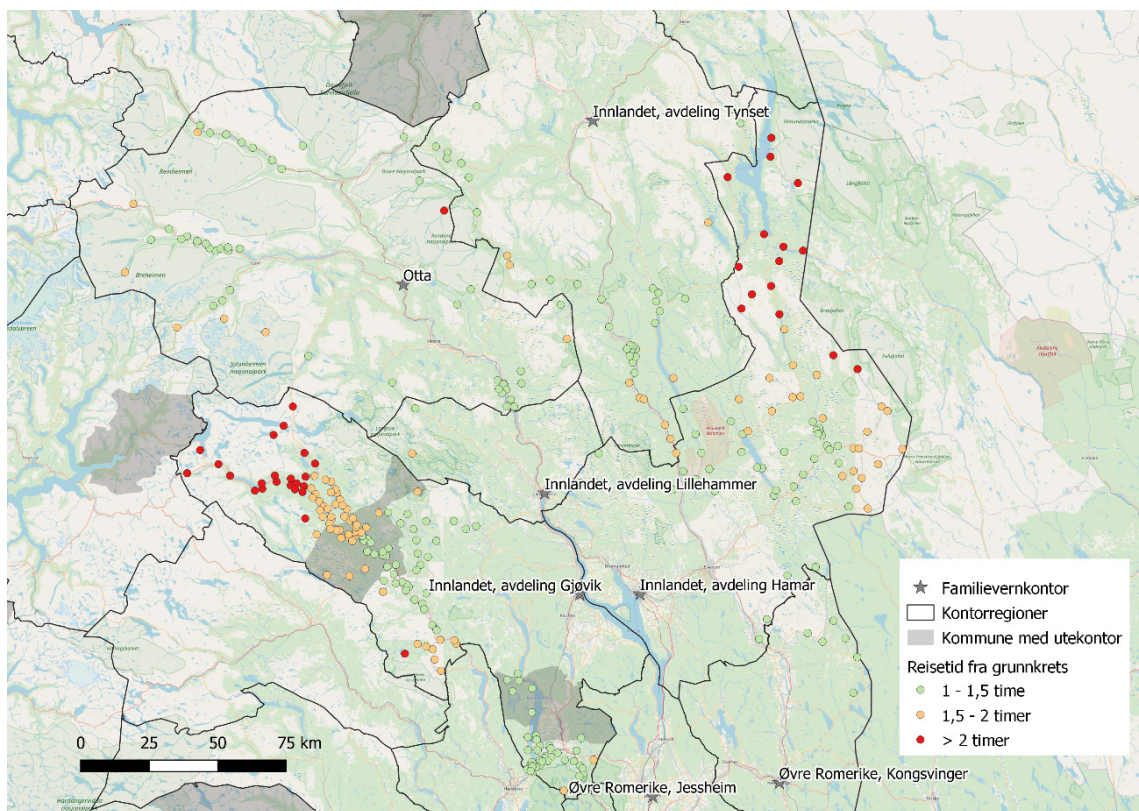
Årsaken til den middels lave tilgjengeligheten til Oddakontoret er hovedsakelig at Voss kommune, med ca. 14 000 innbyggere, ligger i denne regionen. Fra Voss er det omtrent 1,5 times reisetid til kontoret i Odda. Voss dekkes imidlertid ikke av et utekontor.

## 4.4 Øst

Også i Øst er det relativt god tilgang med bil i hele regionen. Unntaket er i innlandet, der det er en del personer som har lang reisetid til kontorene Hamar og Gjøvik (henholdsvis 1 279 og 2 875 personer har over to timer reisetid).



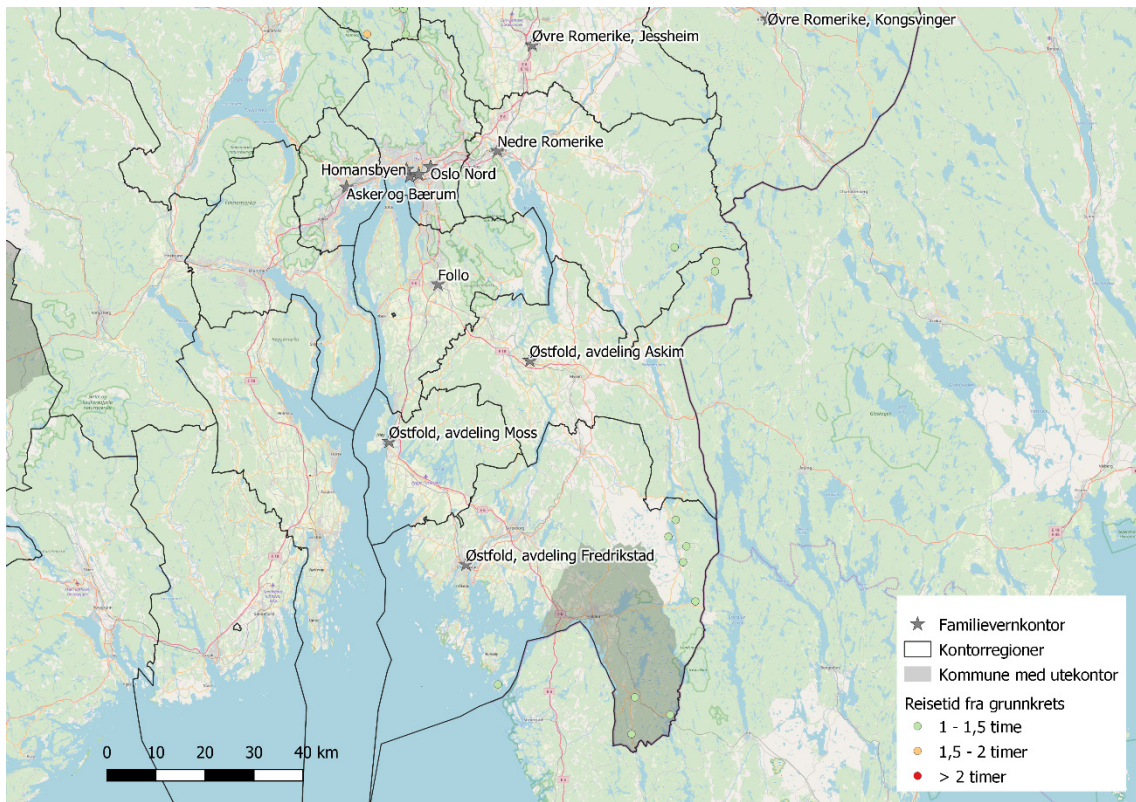
Figur 4.9: Antall personer med reisetid over 1, 1,5 og 2 timer med bil, region Øst.



Figur 4.10: Reisetid med bil fra grunnkretser til familievernkontor i region Øst (del 1).

Kartet ovenfor viser den nordlige delen av region Øst. Kontoret på Hamar dekker et stort område i nord der tilgjengeligheten er dårlig. Noen få av personene i dette området kan nå kontoret på Tynset på kortere tid, men for de fleste er det Hamar som er det nærmeste kontoret.

Når det gjelder regionen til kontoret på Gjøvik ser vi at det er mange grunnkretser ved Fagernes og nordover der reisetiden er på over 1,5 time. Disse områdene ligger på grensen til Hallingdal, der det er et kontor i Ål. Stikkprøver viser imidlertid at de fleste har like lang reisetid til Ål som til Gjøvik. Men det er et utekontor på Fagernes som til en viss grad kan løse problemet i dette området.

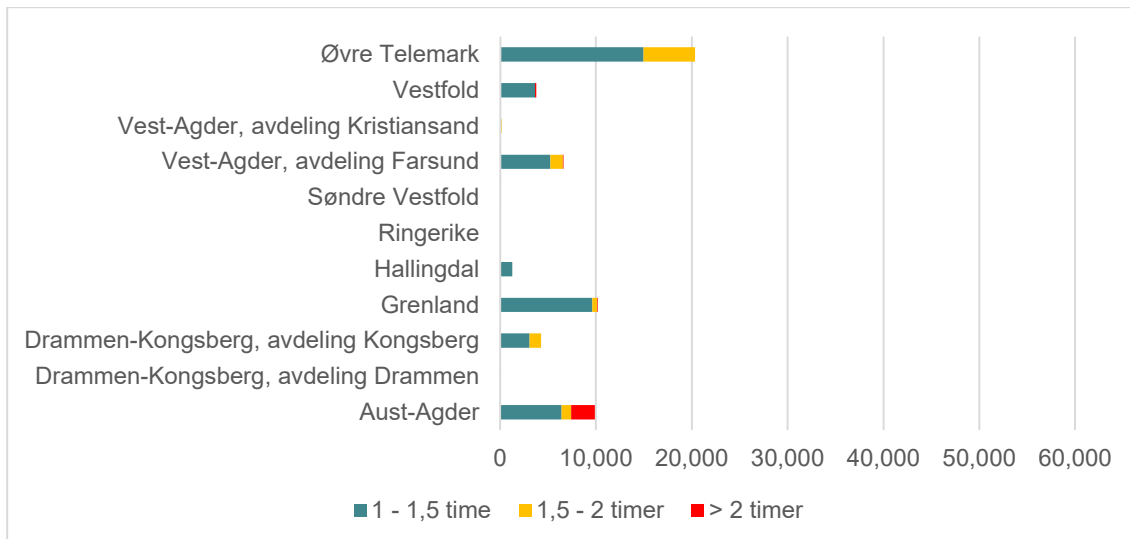


Figur 4.11: Reisetid med bil fra grunnkretser til familievernkontor i region Øst (del 2).

I den sørlige delen av region Øst (Figur 4.11) har de aller fleste under én time reisetid til sitt kontor. I tillegg er det et utekontor i Halden, for de som har lang vei til kontoret i Fredrikstad.

## 4.5 Sør

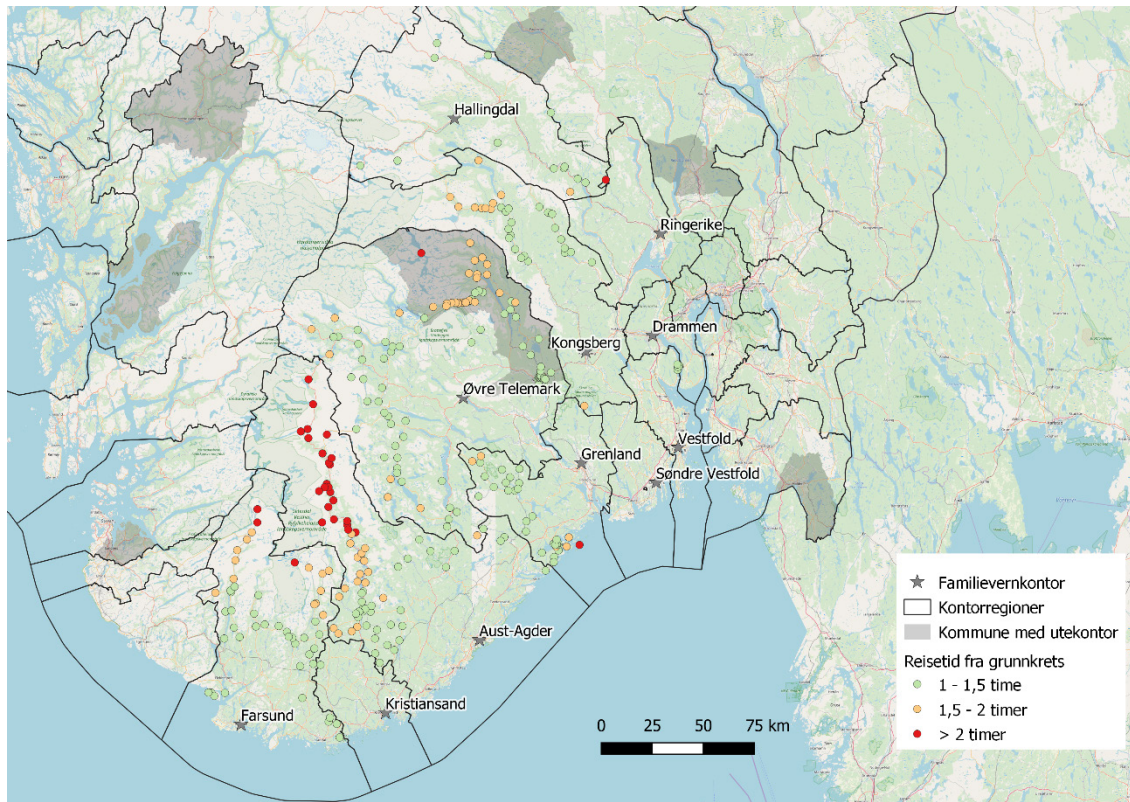
I region Sør er det særlig i Aust-Agder at mange har dårlig tilgang til sitt kontor. Det er kun i Aust-Agder at det er mange som har over to timer reisetid med bil. Samtidig er det en del som har over 1 times reisetid i Øvre Telemark, Farsund og Grenland.



Figur 4.12: Antall personer med reisetid over 1, 1,5 og 2 timer med bil, region Sør.

Fra kartet over regionen (figur 4.13) ser vi at det er en del steder i Setesdal som har lang reisevei til kontoret, som ligger i Arendal. Noen av disse har kortere vei til kontoret i Kristiansand. Men de fleste som er registrert med over to timer reisetid har også over to timer til kontoret i Kristiansand.

Noen få av de som har dårlig tilgjengelighet i Øvre Telemark har kortere vei til kontoret i Kongsberg. Men for de fleste er det uansett over 1 og 1,5 timer reisevei. Samtidig er det to utekontorer i dette området, i Notodden og Tinn kommune.



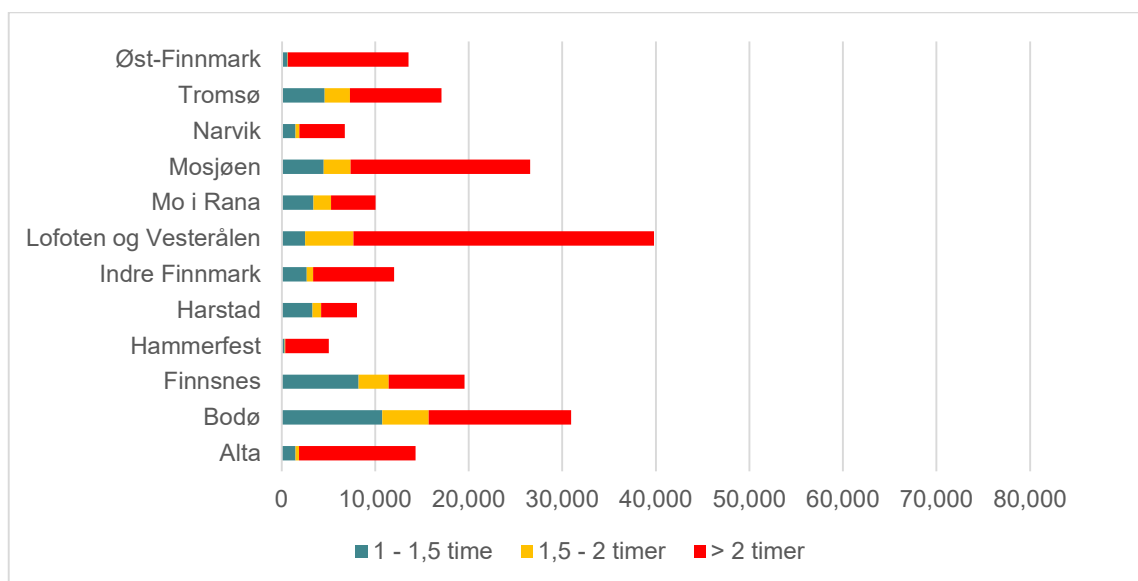
Figur 4.13: Reisetid med bil fra grunnkretser til familievernkontor i region Sør.

## 5 Tilgjengelighet med kollektivtransport

Med kollektivtransport er befolkningens tilgang til familievernkontor betraktelig dårligere enn med bil. Som vist i kapittel 3 er gjennomsnittlig reisetid med bil 28 minutter, mens den er 51 minutter med kollektivtransport. Ni prosent av befolkningen har over to timer reisetid til sitt kontor med kollektivtransport. Med bil er andelen bare tre prosent.

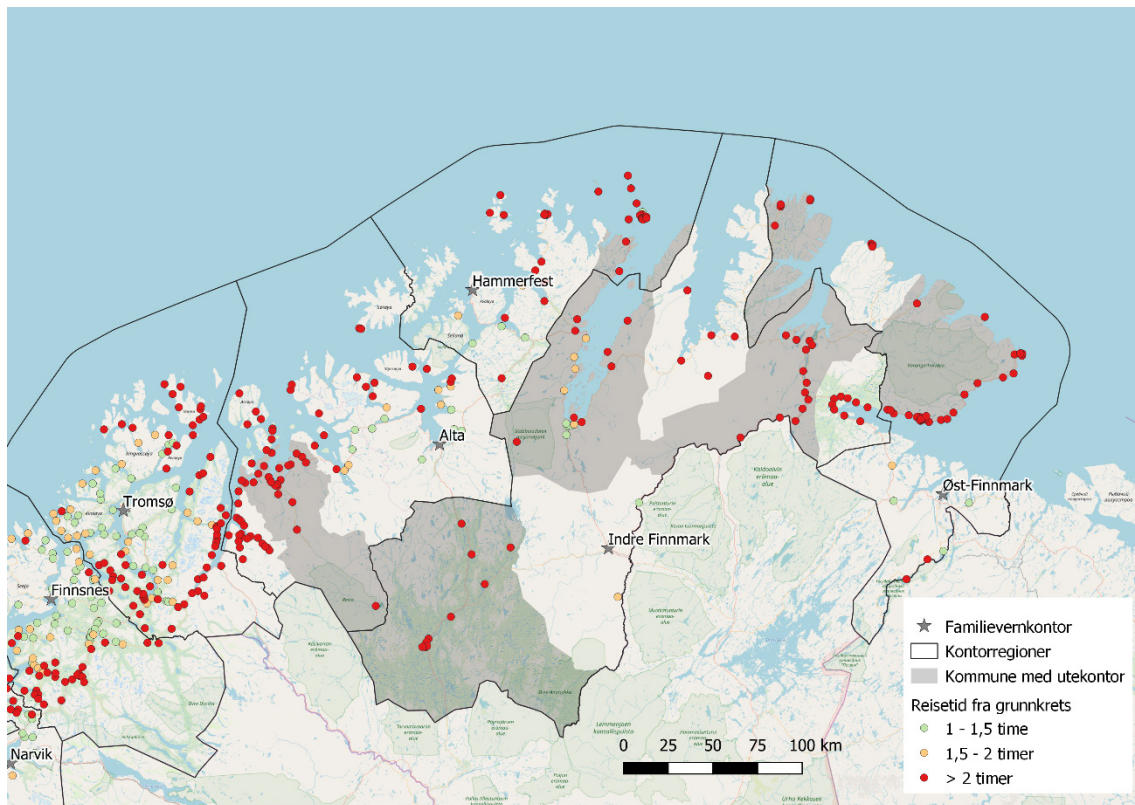
### 5.1 Nord

I hver av kontorregionene i region Nord er det flere tusen personer som har over to timer reisetid med kollektivtransport til sitt kontor. Antallet er størst i Lofoten og Vesterålen (32 000 personer) og i Mosjøen (19 000 personer).

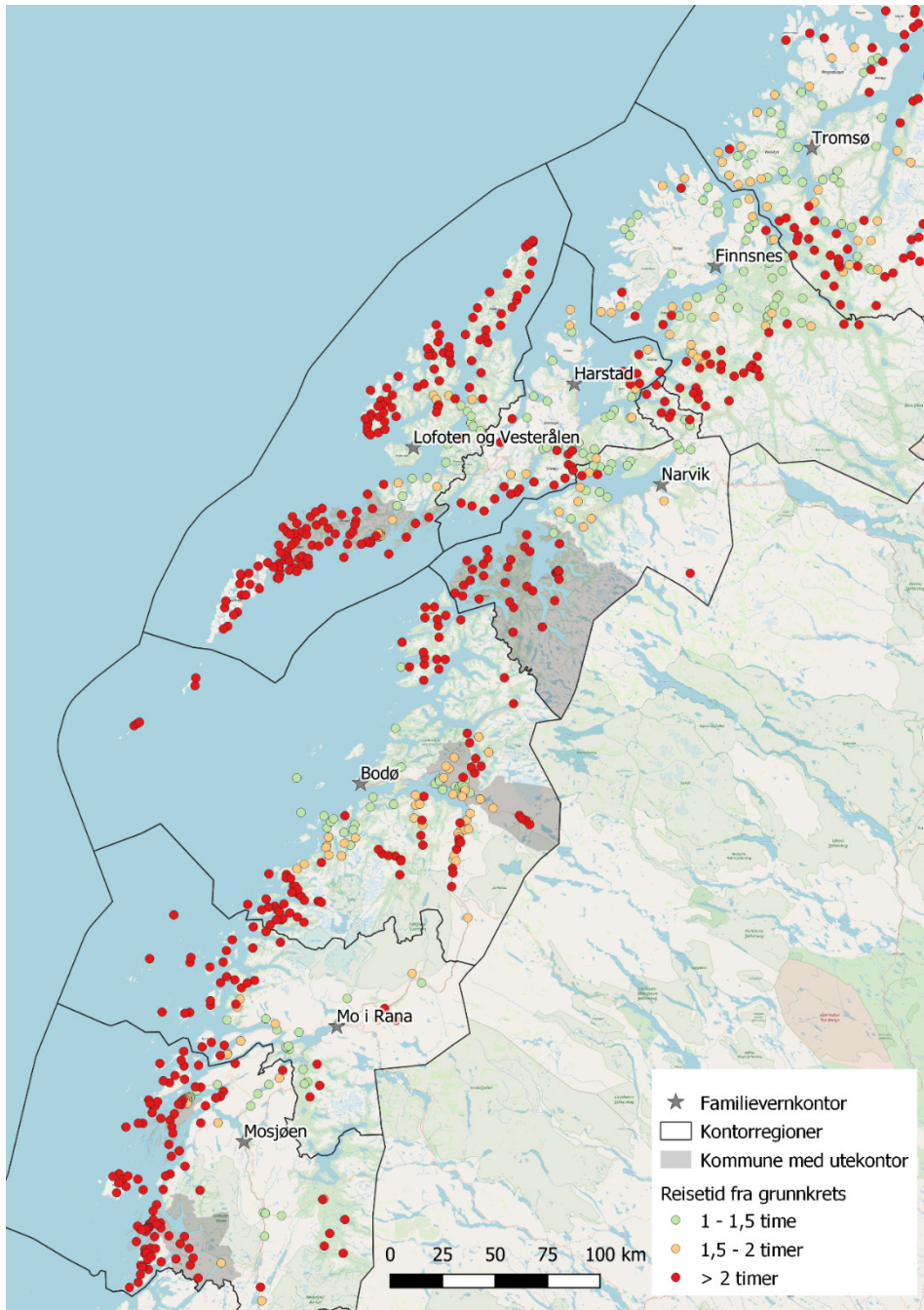


Figur 5.1: Antall personer med reisetid over 1, 1,5 og 2 timer med kollektivtransport, region Nord.

Av kartene (figur 5.2 og figur 5.3) fremkommer det at den lave tilgjengeligheten er spredt over store deler av region Nord. Det er også tydelig at kollektivtilbudet er ganske begrenset. Vi skal ikke langt vekk fra kontorene før reisetiden er på halvannen og gjerne over to timer.



Figur 5.2: Reisetid med kollektiv fra grunnkretser til familievernkontor i region Nord (del 1).

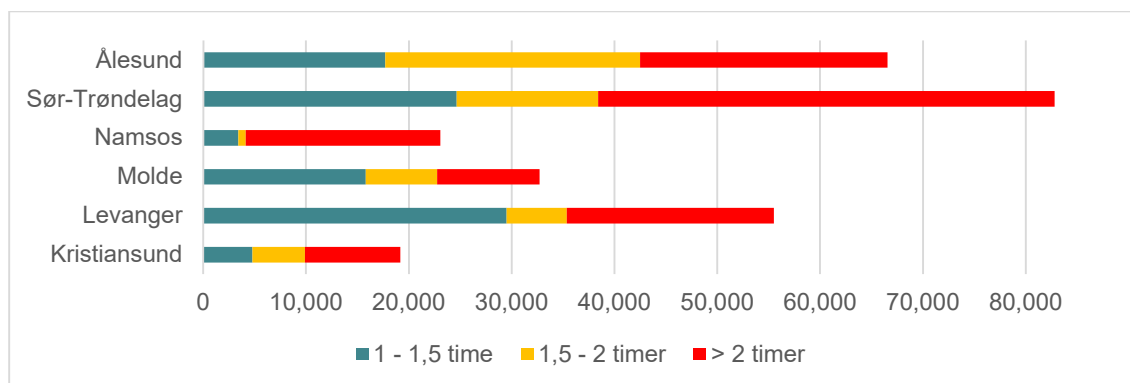


Figur 5.3: Reisetid med kollektiv fra grunnkretser til familievernkantor i region Nord (del 2).

Som nevnt er det i Lofoten og Vesterålen, og til dels i Mosjøen at det er mange mennesker med lang reisetid. Kartet ovenfor viser at tilgjengeligheten er dårlig både i Lofoten og nord for kontoret, som ligger i Stokmarknes. Ved Mosjøen er hele kysten preget av lav tilgjengelighet, i tillegg til områdene i øst. I begge disse kontorregionene er det utekontor som dekker enkelte områder.

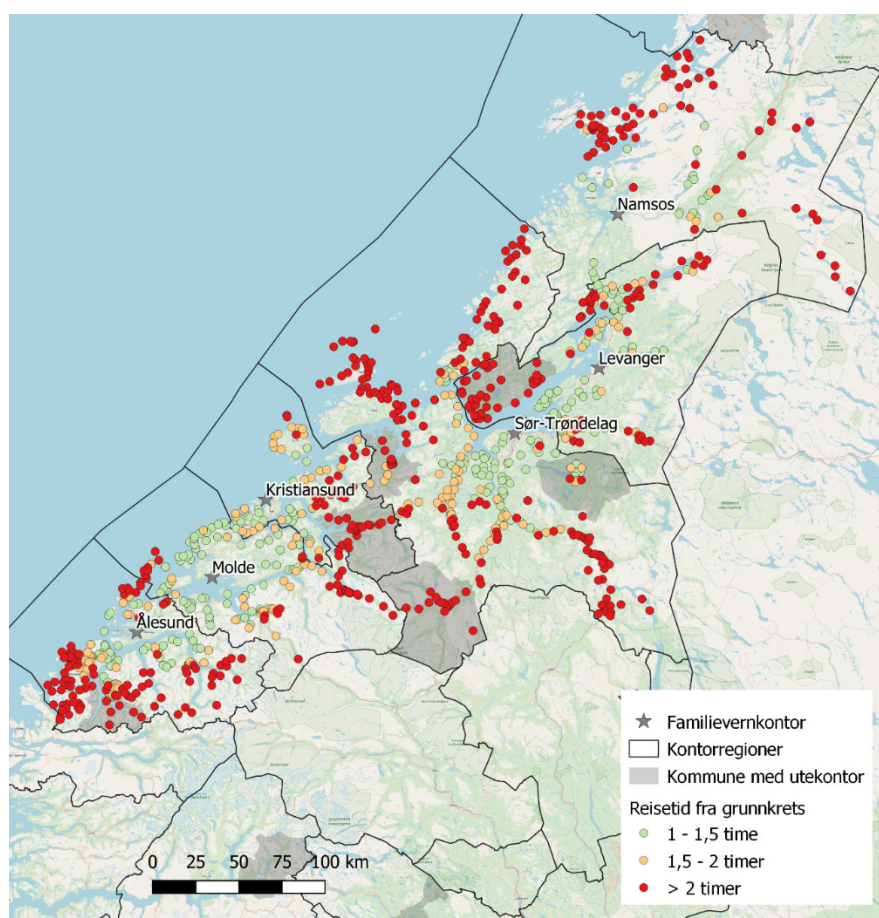
## 5.2 Midt-Norge

I Midt-Norge er mønsteret det samme for kollektivtransport som vi så for reisetider med bil. Det er særlig i Sør-Trøndelag at mange har lang reisetid til sitt kontor. Men figuren nedenfor viser at det i alle kontorregionene er mange mennesker med over to timer reisetid: Fra 9 300 personer i Kristiansund til 44 300 personer i Sør-Trøndelag.



Figur 5.4: Antall personer med reisetid over 1, 1,5 og 2 timer med kollektivtransport, region Midt-Norge.

Kartet (Figur 5.5) viser at det er relativt god tilgang i og rundt byområdene, men at reisetiden øker betraktelig utenfor byene. Det er imidlertid en del utekontor i denne regionen, som til en viss grad bedrer forholdene.

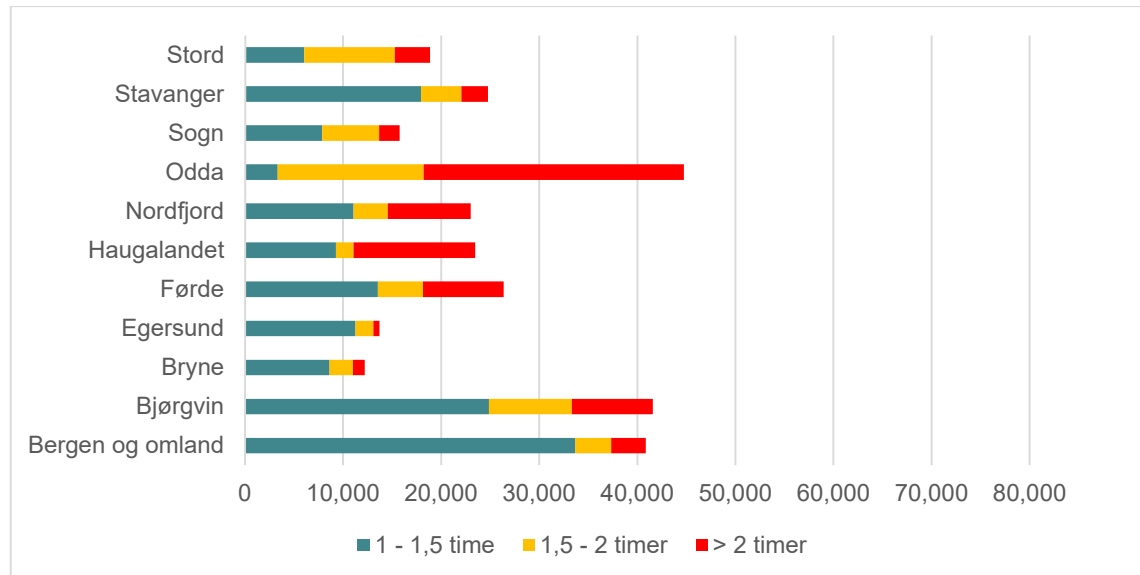


Figur 5.5: Reisetid med kollektiv fra grunnkretser til familievernkontor i region Midt-Norge.



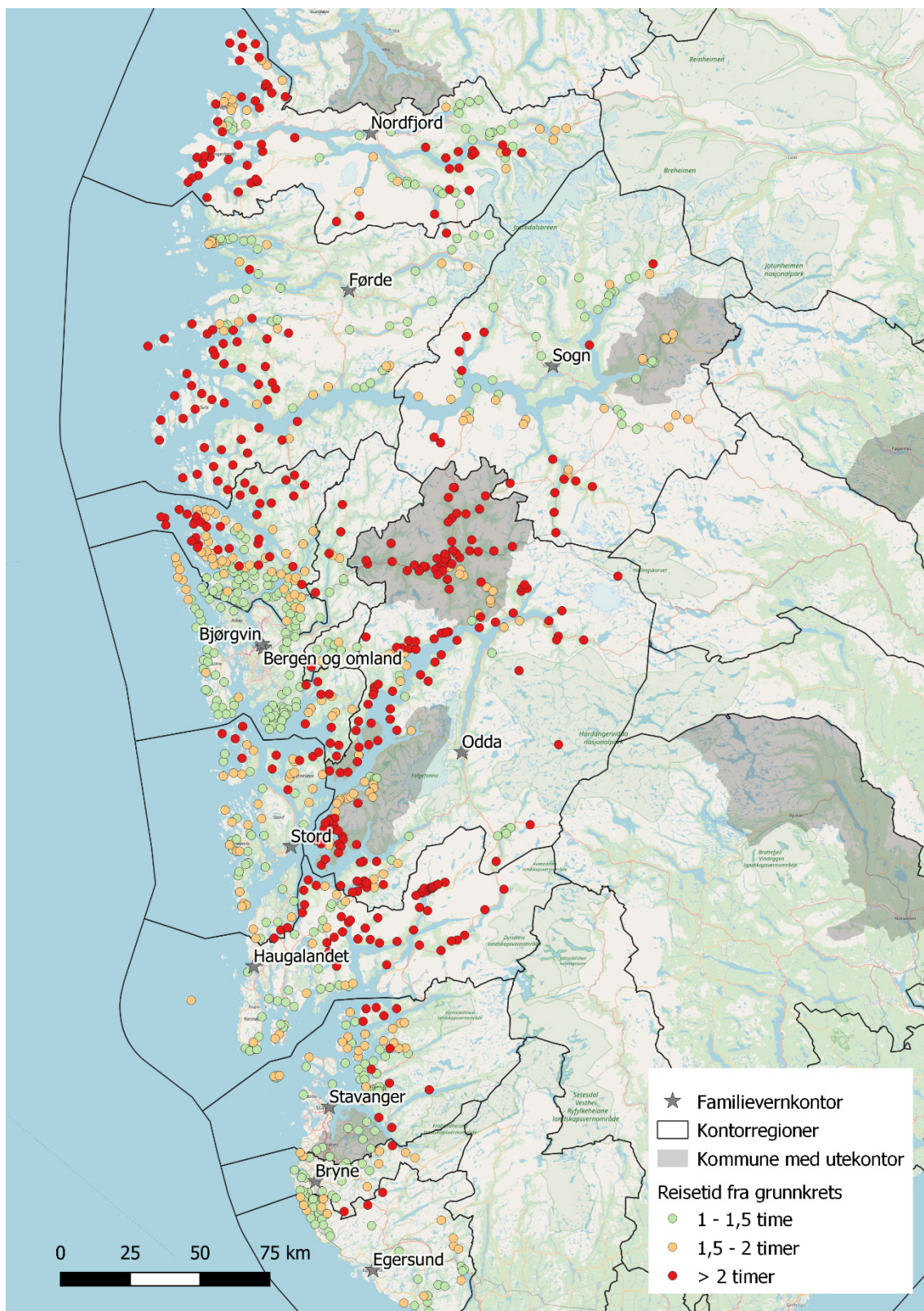
### 5.3 Vest

I region Vest er tilgjengeligheten bedre, selv om det er en tydelig forskjell fra situasjonen vi så med bil i forrige kapittel. Igjen er det særlig kontoret i Odde som i liten grad er tilgjengelig for «sin» befolkning.



Figur 5.6: Antall personer med reisetid over 1, 1,5 og 2 timer med kollektivtransport, region Vest.

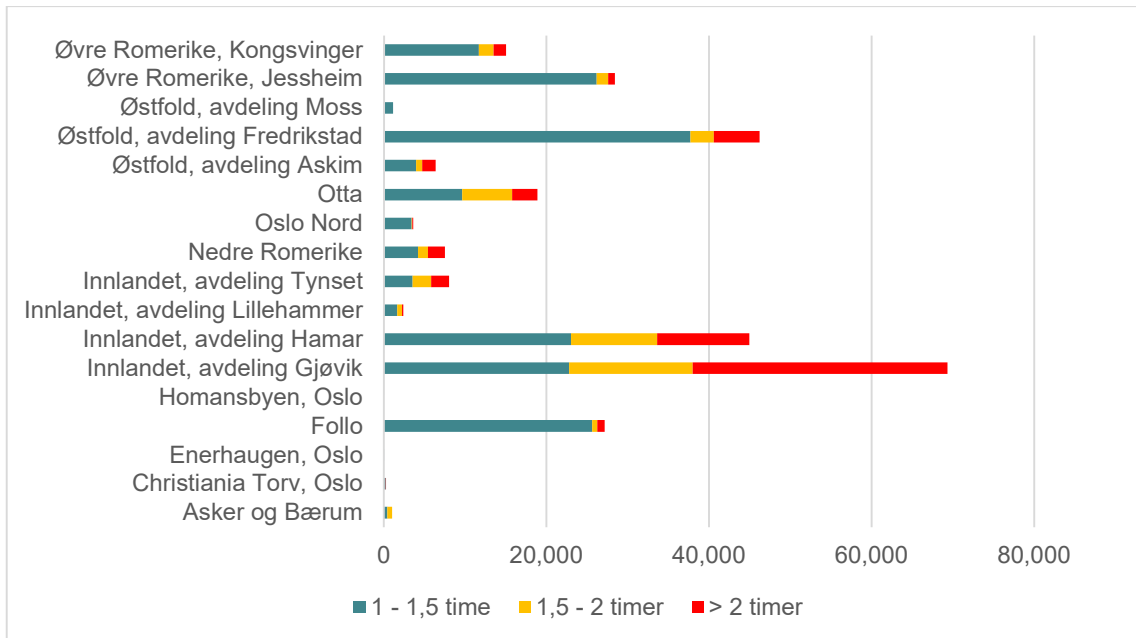
Kartet (figur 5.7) viser at det også for kollektivtransport er et problem med tilgjengeligheten fra Voss til kontoret i Odde. Det er et utekontor på Voss, som til en viss grad kan kompensere. Ved å opprette et fullverdig kontor (hoved- eller avdelingskontor) på Voss ville man økt tilgjengeligheten for mange mennesker, både med bil og kollektivtransport. Videre er det en tendens at det er ganske god tilgjengelighet til kontorene i sør (Stavanger, Bryne og Egersund) og mindre god tilgjengelighet lengre nord.



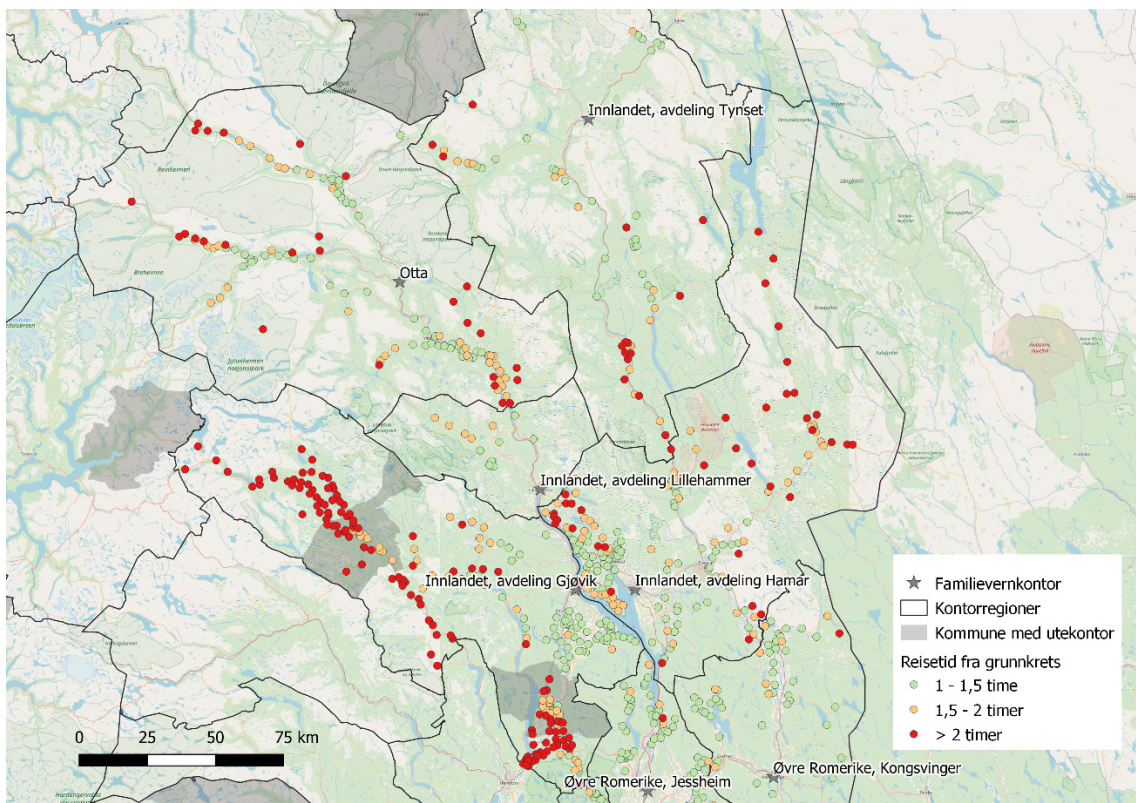
Figur 5.7: Reisetid med kollektiv fra grunnkretser til familievernkontor i region Vest.

## 5.4 Øst

Også med kollektivtransport er det i Innlandet at tilgjengeligheten er dårligst i region Øst. Samtidig øker antallet med lang reisetid i flere kontorregioner, sammenlignet med reisetid med bil.

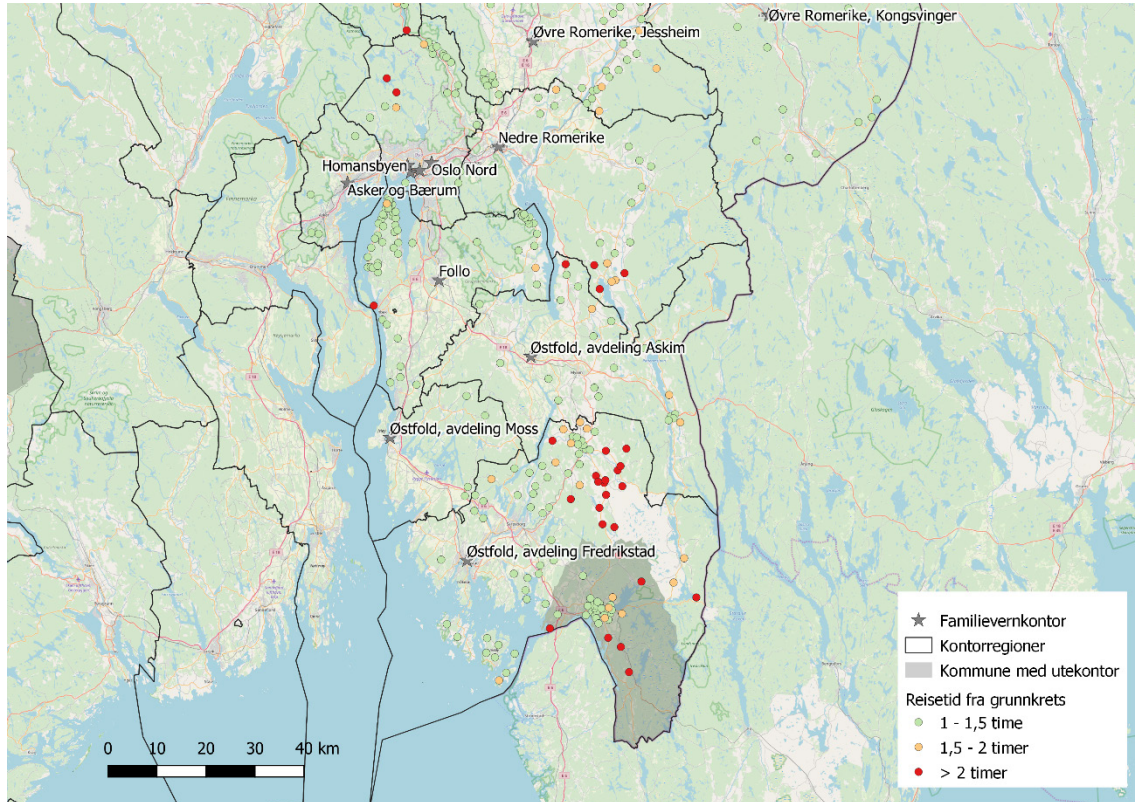


Figur 5.8: Antall personer med reisetid over 1, 1,5 og 2 timer med kollektivtransport, region Øst.



Figur 5.9: Reisetid med kollektiv fra grunnkretser til familievernkontor i region Øst (del 1).

Vi ser av kartet ovenfor (figur 5.9) at det er mange i Valdres som har lang reisevei til sitt kontor på Gjøvik. Vi har gjennomført noen stikkprøver for å undersøke om disse heller kan reise til kontoret i Ål i Hallingdal, men i likhet med bilreiser ser vi at reisetiden er omtrent den samme til Ål som til Gjøvik. I sørenden av Gjøvik-regionen, på Hadeland, finner vi også at det er lange reisetider til kontoret på Gjøvik. Her ser vi imidlertid at store deler av befolkningen på Hadeland (Gran og Lunner kommune) kan reise til kontoret på Hønefoss på under to timer, og noen også på under én time.

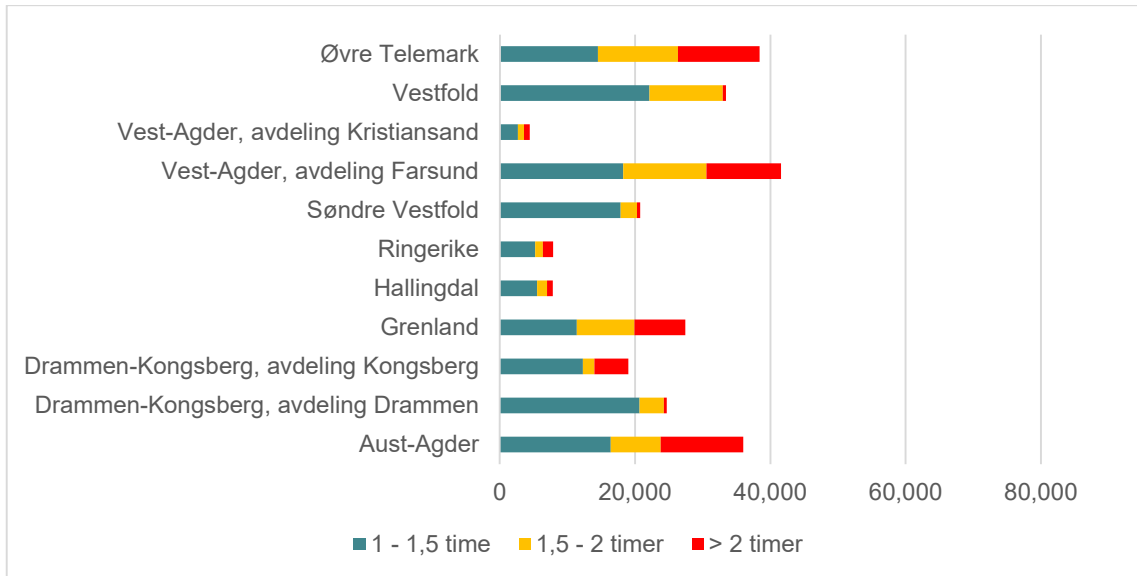


Figur 5.10: Reisetid med kollektiv fra grunnkretser til familievernkontor i region Øst (del 2).

I søndre del av region Øst (Figur 5.10) er det særlig i Østfold, avdeling Fredrikstad at en del mennesker har over to timer reisevei. Av kartet ovenfor ser vi at dette gjelder i noen deler av Halden kommune, i tillegg til områder lengre nord (Rakkestad kommune). I Halden er det et utekontor som kompenserer noe, mens dette mangler i Rakkestad.

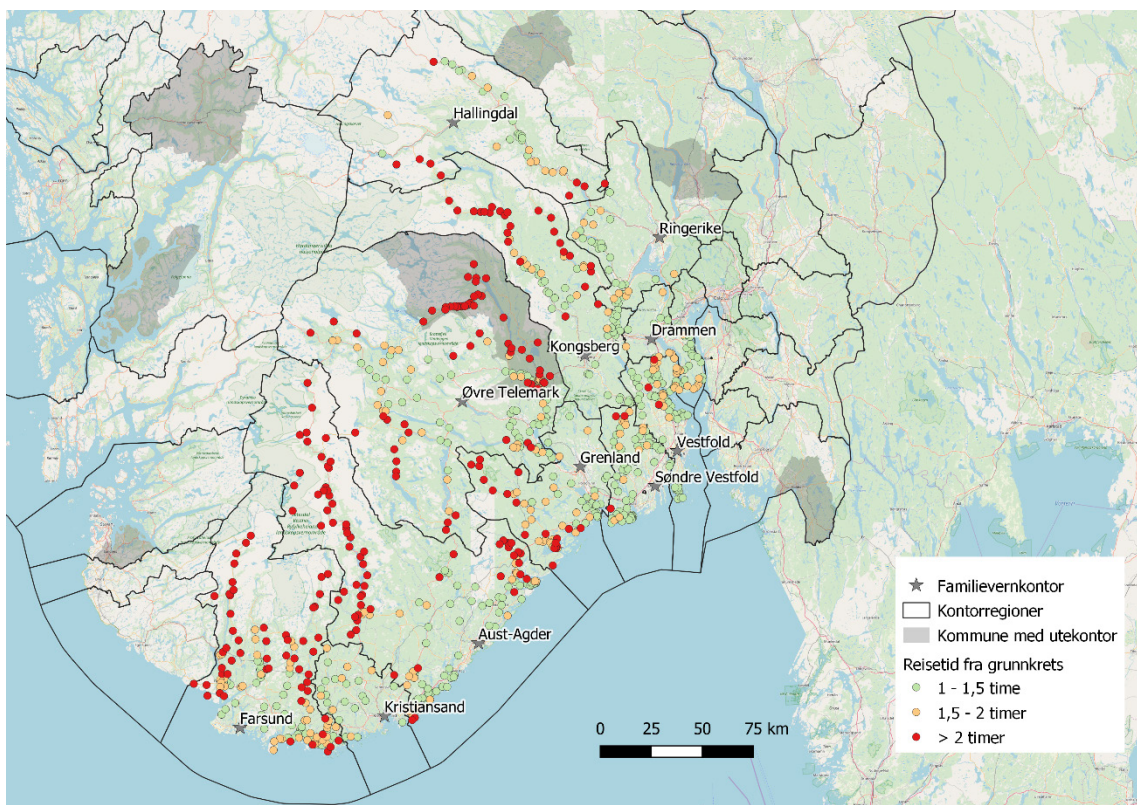
## 5.5 Sør

I region Sør er det flere kontor som har en relativt stor andel med lang reisetid med kollektivtransport. Det gjelder særlig kontorene Øvre Telemark, Farsund, Grenland og Aust-Agder.



Figur 5.11: Antall personer med reisetid over 1, 1,5 og 2 timer med kollektivtransport, region Sør.

Kartet viser at utekontorene i Tinn og Notodden kommune kompensere en del i Øvre Telemark. I de andre kontorregionene med lav tilgjengelighet er det imidlertid ingen utekontor.

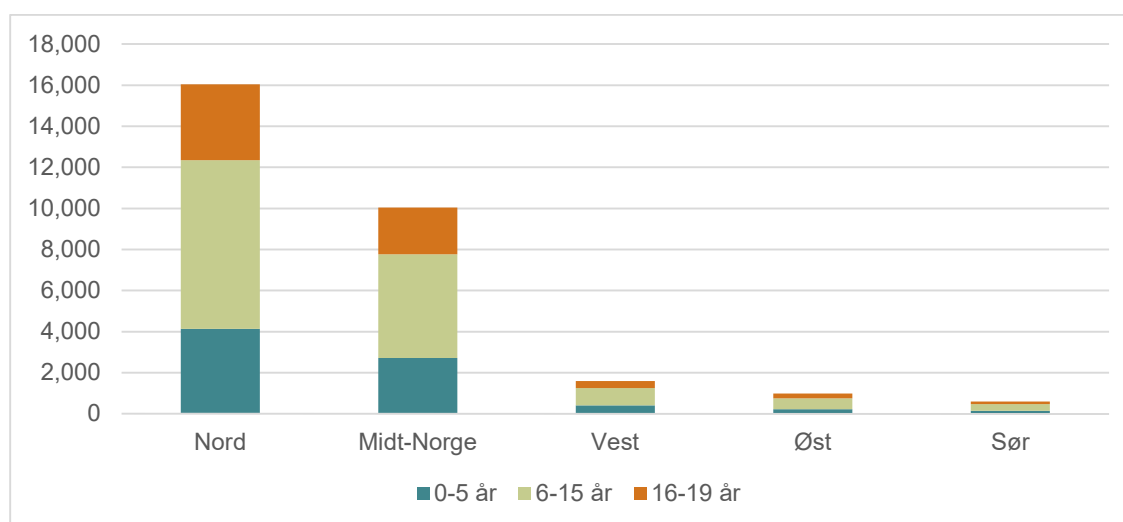


Figur 5.12: Reisetid med kollektiv fra grunnkretser til familievernkontor i region Sør.

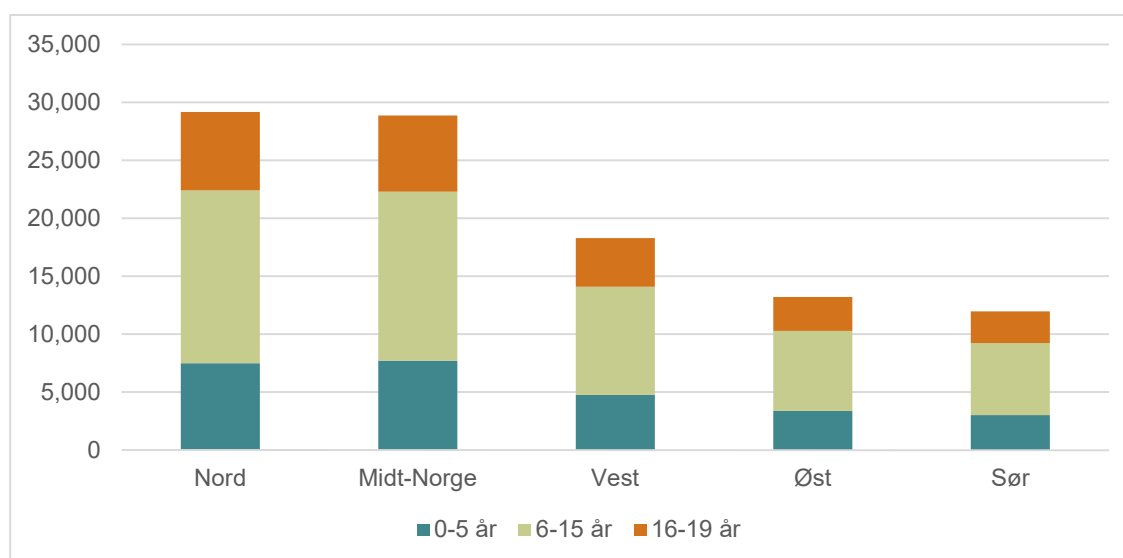
## 6 Hvor god tilgang har barnefamilier?

Det er særlig familier med barn som er målgruppen til Familievern tjenesten. Derfor er det interessant å undersøke hvor mange barn og unge som har eller ikke har tilgang på et familievernkontor.

For å undersøke dette nærmere har vi undersøkt hvor mange i alderen 0-19 år som har over to timer reisetid til sitt kontor. Resultatene er vist i figurene i dette kapitlet. Generelt er mønsteret ganske likt det vi fant for hele befolkningen, ved at det er flest i region Nord og Midt-Norge som har dårlig tilgang (se figur 6.1 og figur 6.2).

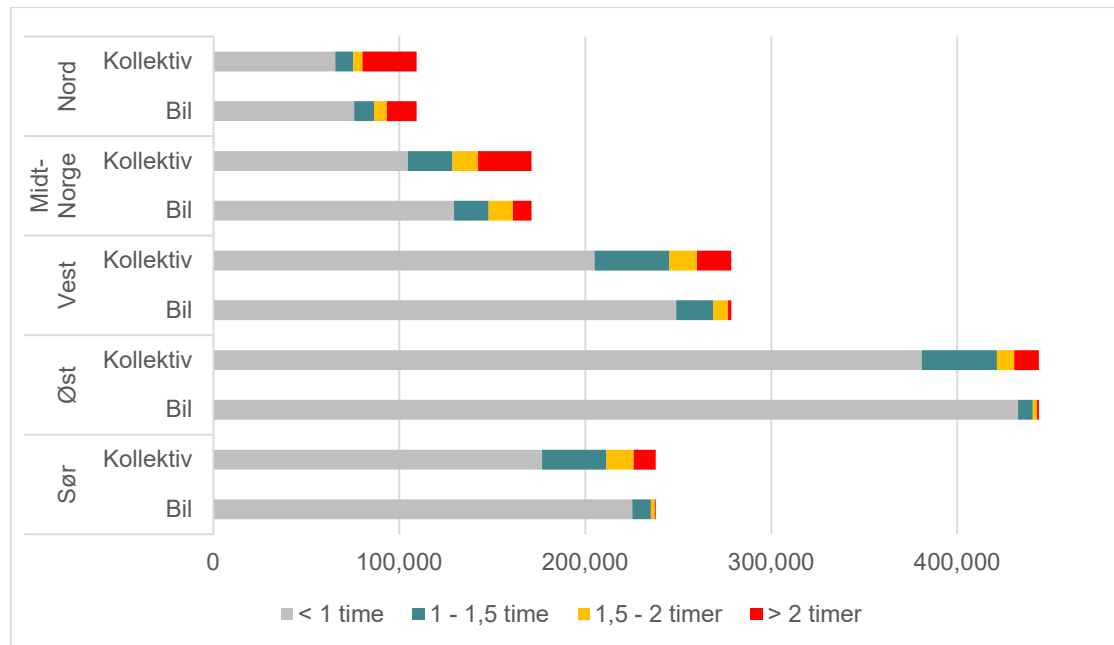


Figur 6.1: Antall personer i alderen 0-19 år som har over to timer reisetid til sitt kontor med bil.



Figur 6.2: Antall personer i alderen 0-19 år som har over to timer reisetid til sitt kontor med kollektivtransport.

Ser vi nærmere på andre reisetidsintervaller ser vi at det er en del barn som har over én times reisetid til sitt kontor. Figuren nedenfor viser antall personer i alderen 0-19 år med ulik reisetid, fordelt på regionene.



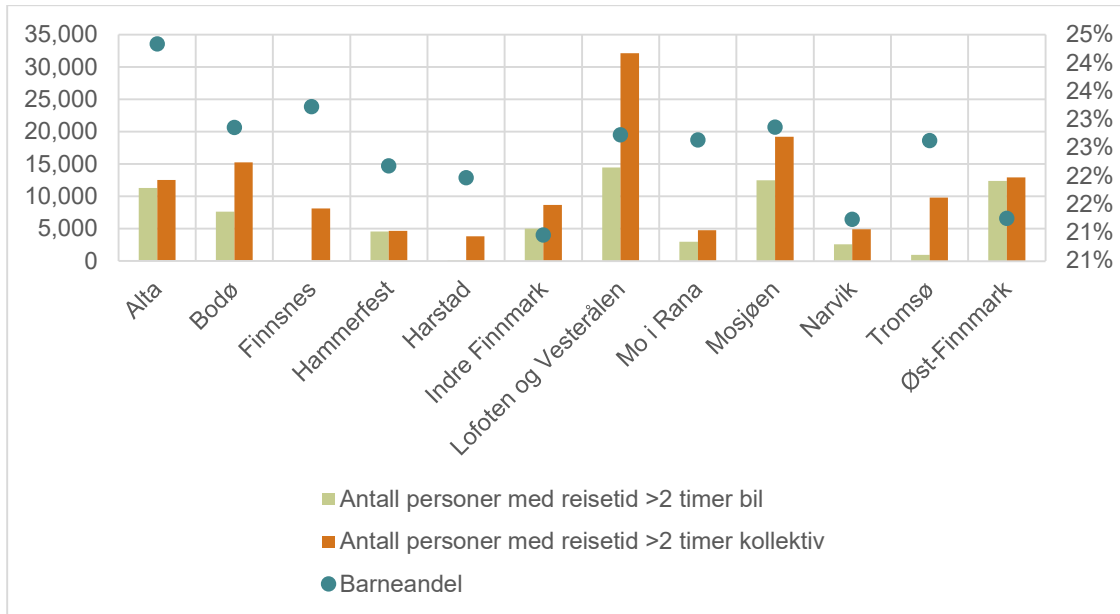
Figur 6.3: Antall personer i alderen 0-19 år som har ulik reisetid til sitt Familievernkontor med bil og kollektivtransport.

Figuren viser at de aller fleste barn har under én time reisetid. Samtidig er det en betydelig andel som har lengre tid, og særlig med kollektivtransport. Selv i de mest tilgjengelige regionene – Sør og Øst – er det over 60 000 barn som har mer enn én times reisetid med kollektivtransport.

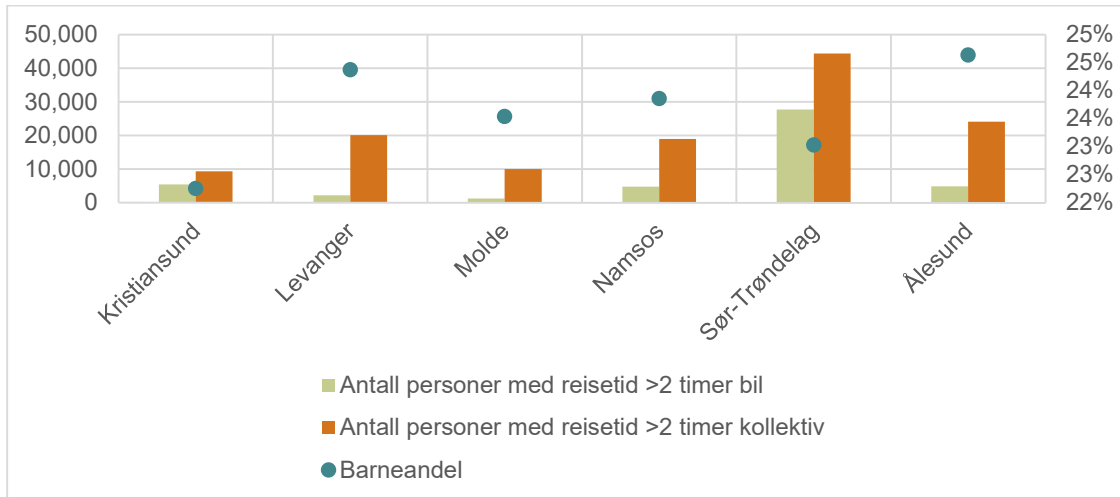
Grunnen til at mønsteret i figurene ovenfor er så likt det vi så for hele befolkningen (se avsnitt 3.2), er at *barneandelen* er ganske lik i de forskjellige regionene. Barneandelen er her definert som andelen av befolkningen som er i alderen 0-19 år. På landsbasis er 23,6 prosent av befolkningen under 20 år, og andelen ligger rundt 23 og 24 prosent i hver region som helhet. I de ulike kontorregionene varierer imidlertid andelen noe, fra 20 prosent i Kongsvinger og Christiania Torv, til 27 prosent i Egersund og 28 prosent i Bryne.

Figurene nedenfor sammenligner barneandelen med tilgang. Her viser vi hvor mange personer som har over to timer reisetid med bil og kollektivtransport til sitt kontor (venstre akse), og barneandelen (høyre akse). Informasjonen er vist for hvert kontor. Generelt er det liten sammenheng mellom de to aksene i figurene. De kontorregionene der mange personer har lang reisetid er ikke nødvendigvis preget av spesielt høy eller lav barneandel.

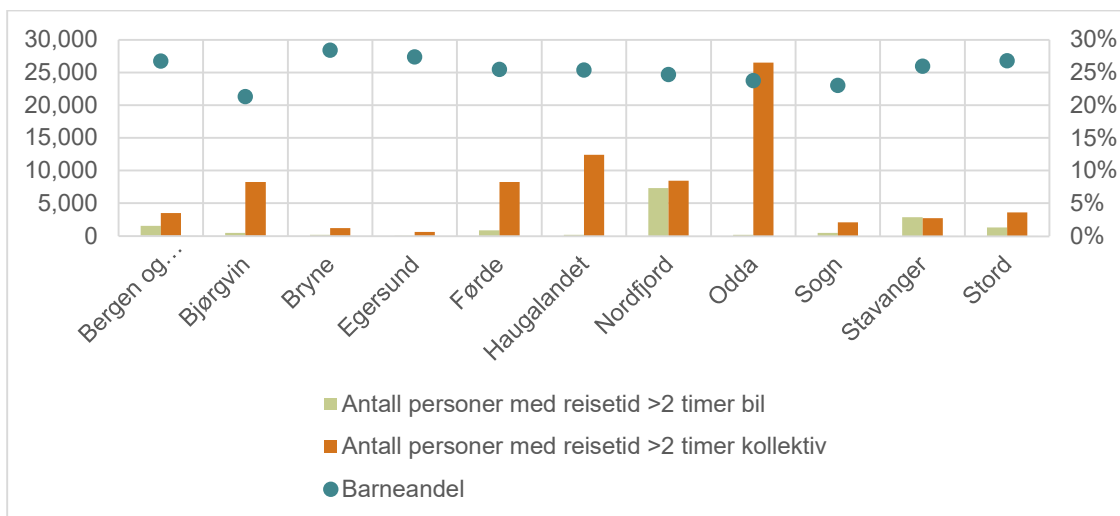
Oppsummert kan vi derfor konkludere med at barnefamiliers tilgjengelighet i stor grad følger den totale tilgjengeligheten til Familieverntjenesten.



Figur 6.4: Antall personer med utilstrekkelig tilgang og barneandel per kontor. Region Nord.

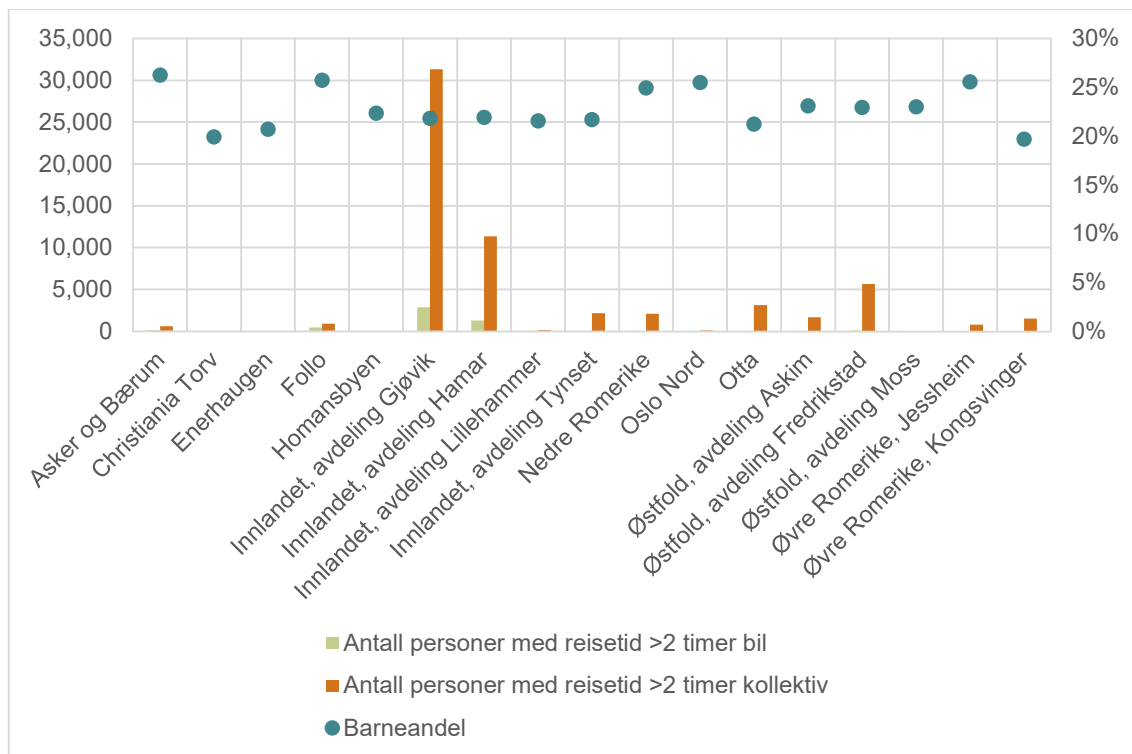


Figur 6.5: Antall personer med utilstrekkelig tilgang og barneandel per kontor. Region Midt-Norge.

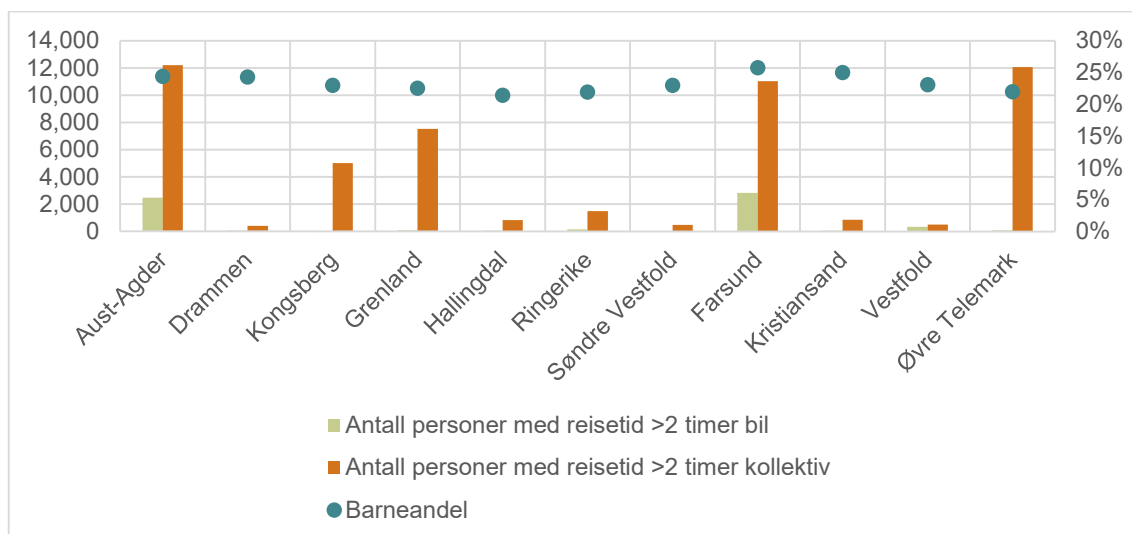


Figur 6.6: Antall personer med utilstrekkelig tilgang og barneandel per kontor. Region Vest.





Figur 6.7: Antall personer med utilstrekkelig tilgang og barneandel per kontor. Region Øst.



Figur 6.8: Antall personer med utilstrekkelig tilgang og barneandel per kontor. Region Sør.

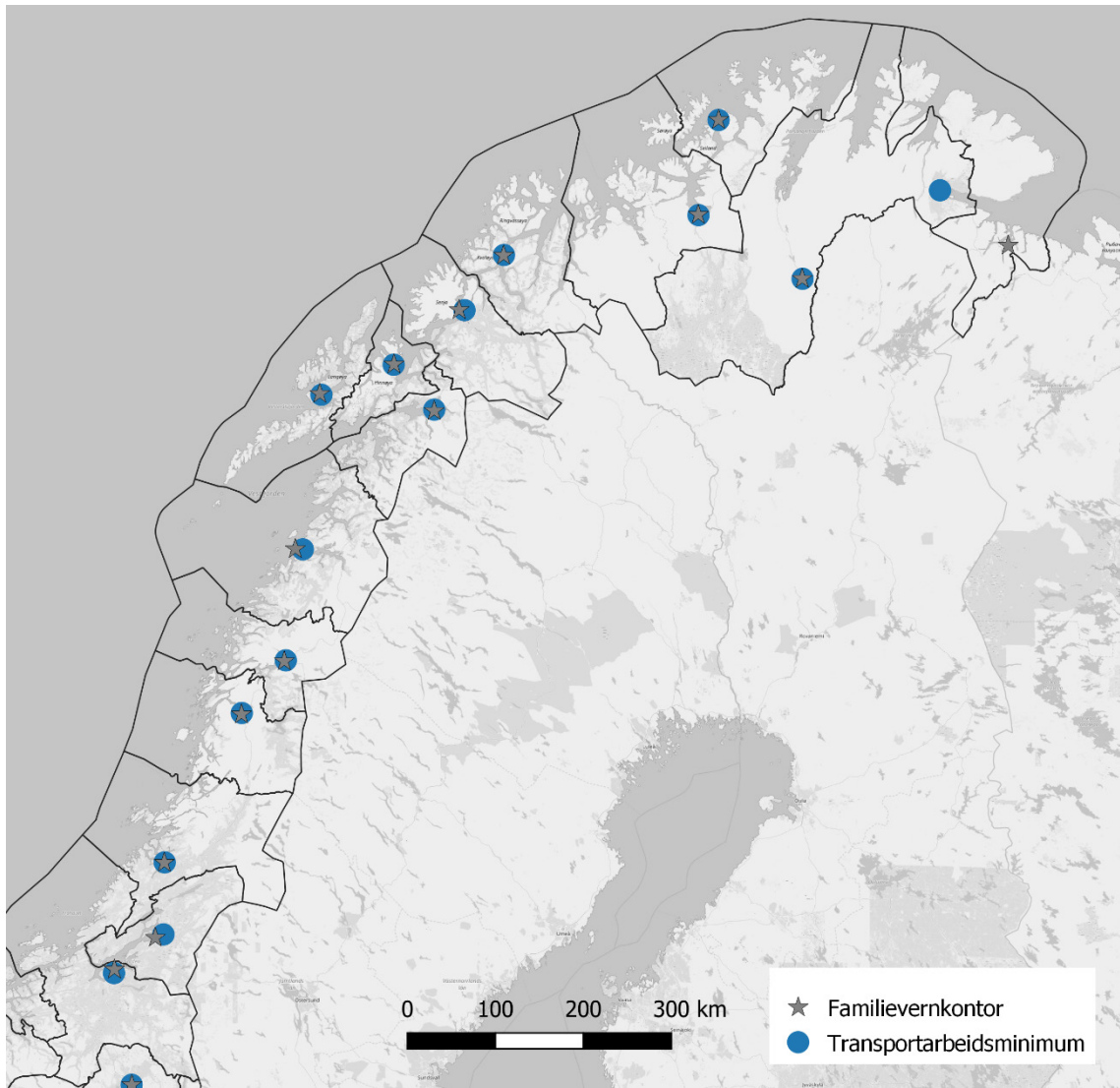
## 7 Hva er mest hensiktsmessig lokalisering?

I dette kapitlet undersøker vi om dagens familievernkontor ligger hensiktsmessig plassert, eller om det er andre lokaliseringer som er bedre egnet for å gi befolkningen god tilgjengelighet til Familieverntjenesten. For å gjøre denne undersøkelsen benytter vi informasjon om reisetider fra Statens Vegvesens veg-nettverk (Elveg), der reisetid til/fra alle grunnkretser i landet er beregnet. Ved å multiplisere reisetid for hver reisestrekning med folketallet<sup>9</sup> i den grunnkretsen reisestrekningen starter i, får vi et uttrykk for transportarbeidet som kreves for at den gitte befolkningen skal reise den gitte strekningen (uttrykt som [reisetid \* folketall]). Denne informasjonen bruker vi for å finne den grunnkretsen i hver kontorregion som befolkningen kan nå med minst mulig transportarbeid, det vil si der [reisetid \* folketall] er minst. Dette punktet betegnes som regionens *transportarbeidsminimum*, og kan omtales som den mest hensiktsmessige lokaliseringen når det gjelder reisetid. Det er imidlertid flere faktorer for lokalisering som vi ikke tar hensyn til, som leiepriser og om det finnes egnede lokaler.

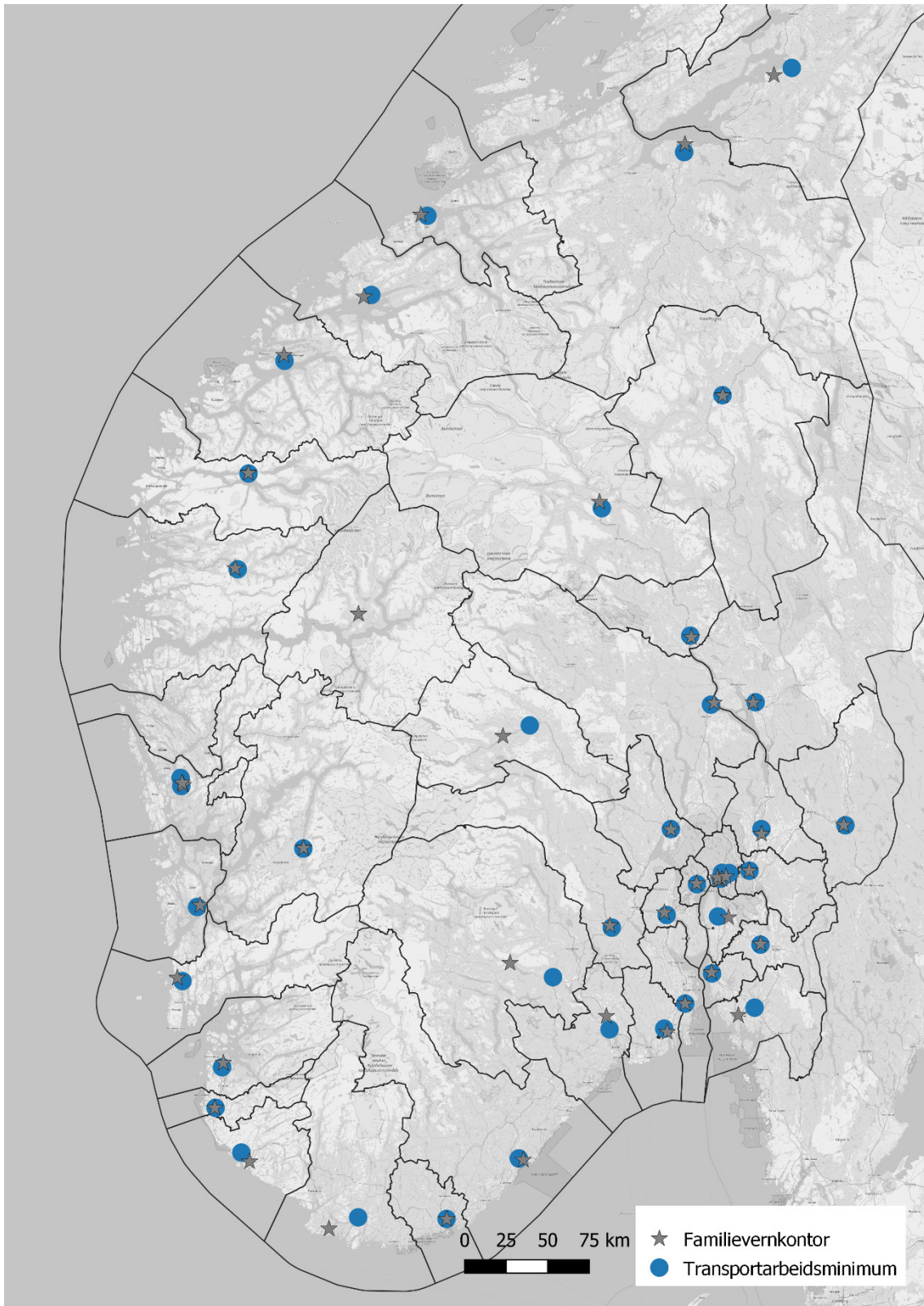
Når transportarbeidsminimum er beregnet kan vi sammenligne dette punktet med lokaliseringen av dagens familievernkontor. Det gir et bilde på hvor hensiktsmessig dagens lokalisering er. Figurene nedenfor viser lokalisering av dagens kontor og det beregnede minimumspunktet i hver kontorregion. Der bare dagens kontor er synlig er minimumspunktet på eller like ved dagens kontor. Denne analysen er gjort bare for reiser med bil. Årsaken til det er at vi ikke hadde tilgjengelige data om reisetid med kollektivtransport mellom alle grunnkretser i landet.

---

<sup>9</sup> Folketall per grunnkrets 1.1.2019. Kilde: SSB.



Figur 7.1: Dagens familievernkontor og beregnet punkt for transportarbeidsminimum i hver kontorregion, del 1.



Figur 7.2: Dagens familievernkontor og beregnet punkt for transportarbeidsminimum i hver kontorregion, del 2.

Analysene viser at – til tross for lav tilgjengelighet i noen deler av landet – så ligger kontorene ganske hensiktsmessig plasser. Det er kort avstand fra kontorregionens transportarbeidsminimum til kontorenes lokalisering. Det er imidlertid noen unntak. Det største avviket finner vi i Øst-Finnmark, der dagens kontor ligger i Kirkenes, mens den

mest hensiktsmessige lokaliseringen ville vært i Varangerbotn, hele 7,3 mil unna. Også i Ålesund er minimumspunktet et stykke unna kontorets lokalisering. Her ville en lokalisering ca. 10 km sør for dagens lokalisering (Langelandsveien 17) ført til mindre transportbehov for befolkningen.

Videre sør finner vi andre regioner der dagens kontor har en mindre gunstig plassering. Regionen til Levanger-kontoret har et transportarbeidsminimum i Verdalen. Tilsvarende er minimumspunktet til Farsund-kontoret i Lyngdal, kontoret i Seljord (Øvre Telemark) har et minimumspunkt i Bø, kontoret i Skien har et minimum i Porsgrunn, og kontoret i Fredrikstad har minimumspunkt i Sarpsborg. Til tross for dette er det generelt små avvik fra dagens kontor til den mest hensiktsmessige plasseringen. I Odda for eksempel, der vi fant at mange i Voss har dårlig tilgang, er beregnet minimumspunkt like i nærheten av kontoret i Odda. Det har altså liten hensikt å flytte kontoret til Voss.

Det er imidlertid en svakhet at vi kun beregner denne lokaliseringen for bilreiser og ikke kollektivreiser. Samtidig har analysene våre vist at tilgang med bil og kollektivtransport følger det samme mønsteret, slik at det er grunn til å anta at den mest hensiktsmessige lokaliseringen for kollektivreiser er ganske lik som den vi finner for bilreiser.

## 8 Oppsummering og mulige tiltak

Analysene i denne rapporten har vist at det er flere faktorer som påvirker befolkningens tilgjengelighet til Familieverntjenesten. For det første er det stor geografisk variasjon i tilgjengelighet. Generelt er det flere som har tilgang til et kontor i de sørlige regionene (Vest, Øst og Sør) enn i nord (Midt-Norge og Nord).

Formålet med denne rapporten har hovedsakelig vært å kartlegge tilgjengeligheten med et normkrav på to timer reisetid til nærmeste kontor. I tillegg har vi også undersøkt tilgjengelighet med reisetid på én og halvannen time. Tabellen nedenfor viser hvor mange personer som ikke har tilgang til et kontor med ulike normkrav (1, 1,5 og 2 timer).

Tabell 8.1: Antall personer som ikke har tilgang til et familievernkontor med ulike normkrav.

Normkrav	Bil	Kollektiv
2 timer	135 420	454 823
1,5 time	279 678	701 339
1 time	571 640	1 311 155

I tillegg til at det er stor variasjon mellom bil og kollektiv, ser vi også at antallet personer som ikke har tilgang øker betraktelig når normkravet gjøres strengere enn to timer. Hvis man endrer kravet fra to til halvannen time blir antallet personer som ikke har tilgang omtrent doblet for bil, og ca. 50 prosent høyere for kollektivtransport. En tilsvarende økning ser vi dersom vi endrer kravet fra halvannen til én time.

Videre har det stor betydning om man reiser med bil eller kollektivtransport. Med bil er det betraktelig flere som kan nå sitt kontor innen 1, 1,5 og 2 timer enn dersom man reiser med kollektivtransport. Dessverre har vi ikke detaljert nok kunnskap om befolkningens biltilgang til at vi kan si hvor mange som kun kan reise med kollektivtransport til sitt kontor. Dermed er det vanskelig å vite om man bør målrette tiltak mot bil- eller kollektivbrukere. Samtidig samvarierer de to reisemidlene en del. Det vil si at områder med dårlig tilgjengelighet med bil, også har dårlig tilgjengelighet med kollektivtransport, og vice versa. I tillegg vet vi at en stor majoritet av befolkningen har førerkort og tilgang på bil. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14 viste at 91 prosent av den voksne befolkningen hadde førerkort, og at 88 prosent tilhørte en husholdning med minst én bil (Hjorthol mfl. 2014). Det er noe variasjon i førerkortandel og bilhold blant ulike aldersgrupper og i de ulike Bufetat-regionene, som vist i tabellen nedenfor. Andelene er lavere i de yngste aldersgruppene. I de ulike regionene er det mindre variasjon, men biltilgangen er høyere i region Sør, og lavest i Vest og Øst.

Tabell 8.2: Andel av befolkningen som har førerkort og tilgang på bil, fordelt på aldersgrupper og Bufetat-regioner (hentet fra RVU 2013/14)

Aldersgruppe	Førerkort	Tilgang på bil	Bufetat-region	Førerkort	Tilgang på bil
18-24 år	75%	56%	Nord	87%	82%
25-34 år	89%	75%	Midt-Norge	88%	82%
35-44 år	96%	91%	Vest	86%	79%
45-54 år	97%	93%	Øst	87%	79%
55-66 år	96%	92%	Sør	88%	85%
67-74 år	93%	88%			
75 år+	82%	75%			

Det betyr at det generelt er et større problem at reisetiden er over to timer med bil, enn at den er over to timer med kollektivtransport.

Vi har også undersøkt tilgangen blant personer i alderen 0-19 år, fordi barnefamilier er en viktig målgruppe for Familievern tjenesten. Resultatene viste lite avvik fra tilsvarende analyser for hele befolkningen. Altså er det ingen systematisk sammenheng mellom andelen barnefamilier og tilgjengelighet.

Utekontorene har vist seg ofte å være lokalisert i områder der det er lang reisetid til nærmeste hoved- eller avdelingskontor. Det tyder på at utekontorene i de fleste tilfeller virker kompensierende. Samtidig har ikke utekontorene nødvendigvis et fullverdig tilbud, og åpningstidene er ofte begrenset, slik at de ikke kan anses som en fullverdig kompensasjon. Samtidig er det noen utekontorer som har mindre hensikt, fordi de ligger i områder der reisetiden til nærmeste hoved-/avdelingskontor er relativt kort. Det gjelder særlig utekontorene i Sandnes og Halden, som ligger i henholdsvis Stavanger og Fredrikstad sine kontorregioner. I disse områdene har det meste av befolkningen uansett under to timer reisetid til nærmeste hoved- eller avdelingskontor (med bil og kollektivtransport). De øvrige utekontorene ligger i områder der tilgangen er dårligere, slik at de i stor grad har en positiv funksjon.

Nedenfor beskriver vi noen mulige tiltak som kan innføres for å øke Familievern tjenestens tilgjengelighet.

## 8.1 Tiltak for å øke tilgjengeligheten

Generelt er det viktigst å innføre tiltak i region Nord og Midt-Norge, der våre analyser har vist at tilgjengeligheten er langt dårligere enn lengre sør i landet. Her er det dermed enklere å innføre tiltak som har en effekt for mange mennesker som i dag har lang reisetid til sitt kontor. Samtidig er det ulikt hvilke typer tiltak som er best egnet.

Et nærliggende tiltak er å **øke utekontorenes tilbud**, både når det gjelder åpningstider og behandlingstilbud. Det er flere utekontorer som ligger lett tilgjengelig for folk som har dårlig tilgjengelighet til nærmeste hoved- eller avdelingskontor. Bortsett fra kontorene i Sandnes og Halden vil alle utekontor ha en positiv effekt på tilgjengeligheten dersom de oppgraderes til hoved- eller avdelingskontor.

Vi har imidlertid ikke hatt mulighet til å beregne reisetider til utekontorene, fordi disse ikke nødvendigvis har en fast lokalisering (som beskrevet i avsnitt 2.3). Dermed vet vi ikke nøyaktig hvilken effekt det ville hatt å oppgradere disse til fullverdige familievernkontor. Samtidig viste analysene i avsnitt 3.2 at det er 125 000 personer som har over to timer reisetid med kollektivtransport til sitt familievernkontor, men som samtidig har et utekontor i sin kommune. Trolig er det også mange i nabokommunene som har kortere

reisetid til utekontoret enn til sitt familievernkontor. Dersom alle utekontor oppgraderes til fullverdige familievernkontor er det derfor sannsynlig at tilgjengeligheten øker for nærmere halvparten av de 450 000 personene som i dag har over to timer reisetid til nærmeste kontor med kollektivtransport.

Et annet tiltak er å **opprette nye familievernkontorer**. Analysene våre har vist at det enkeltkontoret der dårlig tilgjengelighet er mest utbredt er kontoret i Sør-Trøndelag. Dette kontoret betjener hele det tidligere fylket Sør-Trøndelag, og det er hele 27 700 personer som har over to timer reisetid med bil, og 44 300 personer som har over to timer reisetid med kollektivtransport. Et nytt kontor her kunne altså økt tilgjengeligheten for mange mennesker. Samtidig er det dårlig tilgjengelighet både lengst øst og lengst vest i Sør-Trøndelag, slik at ett nytt kontor ikke ville bedret forholdene for alle med dårlig tilgjengelighet i dag.

I region Nord er det også mange som har dårlig tilgjengelighet. Men her er det som nevnt mange utekontor, og det vil være mer nærliggende å utvide deres tilbud enn å opprette helt nye kontorer. Av områder som har dårlig tilgang og som i tillegg mangler utekontor er det særlig vest i Førdes kontorregion, og lengst nord i Aust-Agders region. I de to sistnevnte områdene kan det være aktuelt å opprette nye kontor.

Et siste tiltak kan være å **flytte dagens kontor** til en ny lokalisering. Analysene i kapittel 7 viste at de aller fleste kontorene ligger hensiktsmessig plassert, slik at en flytting ikke ville økt den generelle tilgjengeligheten. Det er imidlertid noen unntak. Særlig gjelder det kontoret i Øst-Finnmark som ville vært mer tilgjengelig for befolkningen dersom det var plassert i Varangerbotn heller enn i Kirkenes. De andre stedene vi har funnet et avvik mellom dagens kontor og mest hensiktsmessig lokalisering (transportarbeidsminimum) er det snakk om små avstander, og en flytting ville kun hatt minimal effekt på tilgjengeligheten.

Til slutt har analysene vist at et tiltak som ville vært veldig effektivt – selv om det ikke er noe Familieverntjenesten eller BFD kan gjøre noe med – er å **forbedre kollektivtilbudet** i mange deler av landet. Til tross for at de fleste kontorene er hensiktsmessig plassert med tanke på tilgjengelighet, er det stor forskjell i reisetider med bil og kollektivtransport. Det betyr at man med mer effektive og tilpassede kollektivruter kunne tilbudt kort reisetid for en stor andel av befolkningen. En positiv effekt av dette tiltaket er at det også øker befolkningens tilgang til andre tilbud, og ikke begrenser seg til tilgangen til Familieverntjenesten. Samtidig er dette selvsagt et betydelig dyrere tiltak enn de andre vi har beskrevet. En rimeligere løsning kunne vært å tilby skyss (med drosje e.l.) for personer som skal besøke et familievernkontor og som ikke har mulighet til å reise med bil.



## 9 Referanser

Hjorthol, R., Engebretsen, Ø. and Uteng, T.P., 2014. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14: nøkkelrapport. TØI-rapport 1383/2014. Transportøkonomisk institutt.



# Vedlegg

## Vedlegg 1: Oversikt over hoved- og avdelingskontor

Kontorer - (Hovedkontor (H) og Avd.kontor (A))	Kontorets adresse
Familievernkontoret Østfold - Avdeling Fredrikstad (utekontor i Halden 2 ganger i uken)	Glemmengata 55, 1608 Fredrikstad
Familievernkontoret Østfold - Avdeling Moss	Henrik Gerners gate 14, 1530 Moss
Familievernkontoret Østfold - Avdeling Askim	Storgata 15-17, 1830 Askim
Familievernkontoret Asker og Bærum	Elias Smiths vei 24, 1337 Sandvika
Familievernkontoret Christiania Torv	Akersgaten 2, 0158 Oslo
Familievernkontoret Enerhaugen	Smedgaten 49, 0651 Oslo
Familievernkontoret Homannsbyen	Oscars gate 20, 0352 Oslo
Familievernkontoret Oslo Nord	Kabelgaten 2, 0581 Oslo
Familievernkontoret Innlandet (Hamar antas å regnes som hovedkontor)	Vangsvegen 121, 2318 Hamar
Familievernkontoret Innlandet - Avdeling Tynset	Aumlivn. 4C, 2500 Tynset
Familievernkontoret Innlandet - Avdeling Gjøvik (Filial på Fagernes m/terapeuter hver mandag, ellers telefontid fra 8-12) og utekontor på Hadeland	Strandgata 17 A, 2815 Gjøvik
Familievernkontoret Innlandet - Avdeling Lillehammer	Nymosvingen 6, 2609 Lillehammer
Familievernkontoret Otta	Storgata 21, 2670 Otta
Familievernkontoret Follo	Idrettsveien 7, 1400 Ski
Familievernkontoret Nedre Romerike	Torvet 6, 2000 Lillestrøm
Familievernkontoret Øvre Romerike Glåmdal	Veiberggata 2, 2050 Jessheim
Familievernkontoret Romerike Kongsvinger	Gågata 5, 2211 Kongsvinger
Familievernkontoret i Sør-Rogaland (HK i Stavanger, avdelingene Bryne og Egersund + ett utekontor i Sandnes (Ganddal helsestasjon))	Bergelandsgata 13, 4012 Stavanger
Familievernkontoret i Sør-Rogaland (Avdeling Bryne)	Hetlandsgata 9, 4349 Bryne
Familievernkontoret i Sør-Rogaland (Avdeling Egersund)	Nytorget 6, 4370 Egersund
Familievernkontoret Bergen og Omland. Hovedkontoret	Bjørnsgate 1, 5008 Bergen
Familievernkontoret Bergen og Omland. Avdeling Odda	Almerket 30, 5750 Odda
Familievernkontoret Bergen og Omland. Avdeling Stord	Torget 10, 5401 Stord
Familiekontora for Sunnfjord og Sogn Hovedkontor Førde	Storehagen 1B, 6800 Førde
Familiekontora for Sunnfjord og Sogn - Avdeling Sogndal	Parkvegen 5, 6856 Sogndal
Haugalandet familievernkontor	Haraldsgata 90, 5228 Haugesund
Siftelsen Bjørgvin familiekontor	Slottsgaten 3, 5003 Bergen
Nordfjord familiekontor	Lotevegen 23, 6770 Nordfjordeid
Familievernkontoret Ringerike-Hallingdal (er presentert som to avdelinger, men har antatt at kontoret på Ringerricke er hovedkontoret)	Storgata 11, 3510 Ringerike
Familievernkontoret Ringerike-Hallingdal	Torget 5, 3571 Ål
Familievernkontorene Drammen-Kongsberg (kontoret har to avdelinger Drammen og Kongsberg)	Grønland 68, 3045 Drammen
Familievernkontorene Drammen-Kongsberg (Avdeling Kongsberg)	Dyrmyrgata 47, 3611 Kongsberg
Familievernkontoret i Vestfold	Kjelleveien 21, 3125 Tønsberg
Familievernkontoret Øvre Telemark	Brøløsvegen 51, 3840 Seljord
Familievernkontoret Aust Agder	Friholmogaten 2-4, 4836 Arendal
Familievernkontoret Vest Agder (avdeling Kristiansund)	Markensgt. 35, 4612 Kristiansund
Familievernkontoret Vest Agder (avdeling Farsund)	Torvgt. 1, 4552 Farsund
Grenland familievernkontor	Schweigaardsgate 11, 3717 Skien
Familievernkontoret i Søndre Vestfold	Søeberggate 4, 3211 Sandefjord
Lofoten og Vesterålen familievernkontor (2 utelokasjoner)	Markedsgata 20, 8450 Stokmarknes
Tromsø familievernkontor	Vestregata 33, 9008 Tromsø
Familievernkontoret Øst-Finnmark	Pasvikveien 2, 9900 Kirkenes
Familievernkontoret i Bodø	Storgata 4A, 8006 Bodø
Finnsnes familievernkontor	Strandveien 16, 9300 Finnsnes
Alta og Hammerfest familievernkontor	Altaveien 96, 9513 Alta
Alta og Hammerfest familievernkontor - Avdeling Hammerfest	Sørøygata 10, 9600 Hammerfest
Familievernkontoret i Mosjøen	Torolfs gate 3, 8656 Mosjøen

Kontorer - (Hovedkontor (H) og Avd.kontor (A))	Kontorets adresse
Harstad og Narvik familievernkontor - Harstad	Sjøgata 3, 9405 Harstad.
Harstad og Narvik familievernkontor - avdeling Narvik	Fagernesveien 3, 8514 Narvik
Indre Finnmark familievernkontor	Fitnugatgeaidnu 45, 9730 Karasjok
Familievernkontoret i Mo i Rana	Jernbanegata 4, 8622 Mo i Rana
Familievernkontoret i Namsos	Abel M. Meyers gate 10, 7800 Namsos
Familievernkontoret i Ålesund	Langelandsveien 17, 6010 Ålesund
Familievernkontoret i Trondheim(kontoret har 4 utekontor: oppdal/rennebu, hemne, Ørland på Fosen og Selbu)	Carl Johans gate 3, 7010 Trondheim
Familievernkontoret i Levanger (dekker 10 kommuner bla Steinkjer)	Jernbanegata 11 – 13, 7600 Levanger
Familievernkontoret i Molde	Storgata 12-14, 6413 Molde
Familievernkontoret i Kristiansund	Vågeveien 10, 6509 Kristiansund

## Vedlegg 2: Oversikt over hvilke kommuner som hører til hvert hoved- og avdelingskontor

Kontor	Dekker kommuner
Familievernkantoret Østfold - Avdeling Fredrikstad (utekontor i Halden 2 ganger i uken)	Rakkestad, Sarpsborg, Hvaler, Fredrikstad, Aremark og Halden
Familievernkantoret Østfold - Avdeling Moss	Moss, Rygge, Råde og Våler (Østfold)
Familievernkantoret Østfold - Avdeling Askim	Skiptvet, Marker, Trøgstad, Spydeberg, Askim, Eidsberg, Hobøl og Rømskog
Familievernkantoret Asker og Bærum	Asker, Bærum
Familievernkantoret Christiania Torv	Oslo kommune (dekker bydelene Søndre Nordstrand, Nordstrand, Grünerløkka, Stovner og Frogner)
Familievernkantoret Enerhaugen	Oslo kommune (dekker bydelene St. Hanshaugen, Gamle Oslo, Østensjø, Nordre Aker)
Familievernkantoret Homannsbyen	Oslo kommune (dekker bydelene Alna, Ullern, Sagene og Vestre Aker)
Familievernkantoret Oslo Nord	Oslo kommune (dekker bydelene Grorud og Bjerke), i tillegg til Nittedal og kommune.
Familievernkantoret Innlandet (Hamar antas å regnes som hovedkontor)	Ringsaker, Hamar, Løten, Stange, Nord-Odal, Våler (Hedmark), Trysil, Åmot, Engerdal, Elverum
Familievernkantoret Innlandet - Avdeling Tynset	Tynset, Stor-Elvdal, Rendalen, Alvdal, Follidal, Os (Hedmark), Tolga
Familievernkantoret Innlandet - Avdeling Gjøvik (Filial på Fagernes m/terapeuter hver mandag, ellers telefontid fra 8-12) og utekontor på Hadeland	Etnedal, Nord-Aurdal, Sør-Aurdal, Vang, Øystre Slidre, Vestre Slidre, Gjøvik, Nordre Land, Søndre Land, Østre Toten, Vestre Toten, Gran, Jevnaker, Lunner
Familievernkantoret Innlandet - Avdeling Lillehammer	Lillehammer, Øyer, Gausdal
Familievernkantoret Otta	Lesja, Dovre, Sel, Skjåk, Lom, Vågå, Nord-Fron, Sør-Fron og Ringebu.
Familievernkantoret Follo	Vestby, Ås, Frogn, Ski, Oppegård, Enebakk og Nesodden.
Familievernkantoret Nedre Romerike	Skedsmo, Lørenskog, Rælingen, Sørums, Fet og Aurskog-Høland
Familievernkantoret Øvre Romerike Glåmdal	Ullensaker, Eidsvoll, Nannestad, Gjerdrum, Nes (Akershus) og Hurdal
Familievernkantoret Romerike Kongsvinger	Kongsvinger, Åsnes, Eidskog, Grue, Nord-Odal, Sør-Odal
Familievernkantoret i Sør-Rogaland (HK i Stavanger, avdelingene Bryne og Egersund + ett utekontor i Sandnes (Ganddal helsestasjon))	Stavanger, Sola, Randaberg, Sandnes, Forsand, Strand, Hjelmeland, Finnøy, Rennesøy og Kvitsøy, Time, Klepp, Hå, Gjesdal, Eigersund, Bjerkreim, Sokndal, Lund
Familievernkantoret i Sør-Rogaland (Avdeling Bryne)	Time, Klepp, Hå, Gjesdal
Familievernkantoret i Sør-Rogaland (Avdeling Egersund)	Eigersund, Bjerkreim, Sokndal, Lund og søre del av Hå
Familievernkantoret Bergen og Omland. Hovedkontoret	Hovedkontoret i Bergen: Askøy, Fjell, Fusa, Modalen, Os (Hordaland), Sund, Vaksdal, Øygarden og bydelene (Fana, Laksevåg, Loddefjord og Ytrebygda) i Bergen.

Kontor	Dekker kommuner
Familievernkontoret Bergen og Omland. Avdeling Odda	Avdeling Odda: Eidfjord, Etne, Jondal, Kvinnherad, Odda, Ullensvang, Kvam, Voss, Granvin og Ulvik. Avdeling Stord: Austevoll, Bømlo, Fitjar, Stord, Sveio, Tysnes
Familievernkontoret Bergen og Omland. Avdeling Stord	Avdeling Stord: Austevoll, Bømlo, Fitjar, Stord, Sveio, Tysnes
Familiekontora for Sunnfjord og Sogn Hovedkontor Førde	Askvoll, Aurland, Balestrand, Fjaler, Flora, Førde, Gaular, Gulen, Høyanger, Hyllestad, Jølster, Leikanger, Luster, Lærdal, Naustdal, Sogndal, Solund, Vik og Årdal
Familiekontora for Sunnfjord og Sogn - Avdeling Sogndal	Askvoll, Aurland, Balestrand, Fjaler, Flora, Førde, Gaular, Gulen, Høyanger, Hyllestad, Jølster, Leikanger, Luster, Lærdal, Naustdal, Sogndal, Solund, Vik og Årdal
Haugalandet familievernkontor	Bokn, Haugesund, Karmøy, Sauda, Suldal, Tysvær, Utsira og Vindafjord
Siftelsen Bjørgvin familiekontor	Osterøy og Samnanger samt bydelene Bergenhus (sentrum sosialdistrikt), Fyllingsdalen og Årstad. : Austrheim, Fedje, Lindås, Masfjorden, Meland, Radøy. Bydeler i Bergen: Arna, Bergenhus (Sandviken sosialdistrikt) og Åsane
Nordfjord familiekontor	Bremanger, Eid, Gloppen, Hornindal, Selje, Stryn og Vågsøy
Familievernkontoret Ringerike-Hallingdal (er presentert som to avdelinger, men har antatt at kontoret på Ringerrike er hovedkontoret)	Ringerike, Hole, Krødsherad og Modum
Familievernkontoret Ringerike-Hallingdal	Hol, Ål, Gol, Hemsedal, Nes (Buskerud), Flå
Familievernkontorene Drammen-Kongsberg (kontoret har to avdelinger Drammen og Kongsberg)	Drammen, Lier, Røyken, Hurum, Nedre Eiker, Svelvik, Sande, Øvre Eiker, Sigdal, Kongsberg, Flesberg, Nore og Uvdal, Rollag
Familievernkontorene Drammen-Kongsberg (Avdeling Kongsberg)	Øvre Eiker, Sigdal, Kongsberg, Flesberg, Nore og Uvdal, Rollag
Familievernkontoret i Vestfold	Holmestrand, Re, Horten, Tønsberg, Færder, Svelvik, Sande (Vestfold)
Familievernkontoret Øvre Telemark	Kviteseid, Nissedal, Fyresdal, Tokke, Vinje, Seljord, Bø (Telemark), Sauherad, Notodden, Hjartdal, Tinn og deler av Nome
Familievernkontoret Aust Agder	Arendal, Froland, Grimstad, Risør, Tvedestrand, Åmli, Vegårshei, Gjerstad, Lillesand, Birkenes, Bygland, Bykle, Valle, Iveland, Evje og Hornnes
Familievernkontoret Vest Agder (avdeling Kristiansund)	Marnardal, Songdalen, Søgne, Vennesla og Kristiansand
Familievernkontoret Vest Agder (avdeling Farsund)	Mandal, Sirdal, Flekkefjord, Kvinesdal, Lyngdal, Hægebostad, Audnedal, Åseral, Lindesnes og Farsund
Grenland familievernkontor	Skien, Porsgrunn, Siljan, Nome, Drangedal, Sauherad, Bamble og Kragerø
Familievernkontoret i Søndre Vestfold	Sandefjord, Larvik
Lofoten og Vesterålen familievernkontor (2 utelokasjoner)	Hadsel, Vågan, Andøy, Øksnes, Bø (Nordland), Sortland - Suortá, Moskenes, Flakstad og Vestvågøy
Tromsø familievernkontor	Tromsø, Balsfjord, Storfjord - Omasvuotna - Omasvuono, Lyngen og Karlsøy – samt Longyearbyen
Familievernkontoret Øst-Finnmark	Sør-Varanger, Vadsø, Vardø, Båtsfjord, Berlevåg og Gamvik
Familievernkontoret i Bodø	Bodø, Fauske - Fuosko, Meløy, Steigen, Røst, Beiarn, Gildeskål, Saltdal, Sørfold og Værøy
Finnsnes familievernkontor	Lenvik, Tranøy, Salangen, Bardu, Sørreisa, Målselv, Loabák - Lavangen, Dyrøy, Torsken og Berg

Kontor	Dekker kommuner
Alta og Hammerfest familievernkantor	Alta, Loppa, Hammerfest, Kvalsund, Måsøy, Nordkapp, Hasvik, Nordreisa, Skjervøy, Kvænangen og Gáivuotna - Kåfjord - Kaivuono – Gáivuona
Alta og Hammerfest familievernkantor - Avdeling Hammerfest	Alta, Loppa, Hammerfest, Kvalsund, Måsøy, Nordkapp, Hasvik, Nordreisa, Skjervøy, Kvænangen og Gáivuotna - Kåfjord - Kaivuono – Gáivuona
Familievernkantoret i Mosjøen	Vefsn, Alstahaug, Bindal, Brønnøy, Dønna, Hattfjelldal, Herøy (Nordland), Leirfjord, Grane, Sømna, Vega og Vevelstad
Harstad og Narvik familievernkantor - Harstad	Harstad - Hárstták, Skånland, Ibestad, Bjarkøy, Kvæfjord, Lødingen, Narvik, Ballangen, Divtasvuodna - Tysfjord, Hamarøy - Hábmmer, Tjeldsund, Evenes og Gratangen
Harstad og Narvik familievernkantor - avdeling Narvik	Harstad - Hárstták, Skånland, Ibestad, Bjarkøy, Kvæfjord, Lødingen, Narvik, Ballangen, Divtasvuodna - Tysfjord, Hamarøy - Hábmmer, Tjeldsund, Evenes og Gratangen
Indre Finnmark familievernkantor	Kárásjohka - Karasjok, Guovdageaidnu - Kautokeino, Porsanger - Porsángu - Porsanki, Deatnu - Tana, Unjárga - Nesseby og Lebesby/Davvisiidda
Familievernkantoret i Mo i Rana	Rana, Træna, Nesna, Hemnes, Lurøy og Rødøy, Aure
Familievernkantoret i Namsos	Namsos, Overhalla, Grong, Høylandet, Namsskogan, Raarvihke - Røyrvik, Lierne, Namdalseid, Flatanger, Verran, Fosnes, Nærøy, Vikna, Leka, Bindal, Osen
Familievernkantoret i Ålesund	Ålesund, Giske, Sula, Haram, Ørskog, Skodje, Norddal, Stordal, Stranda, Sykkylven, Ørsta, Volda, Hareid, Ulstein, Herøy (Møre og Romsdal), Sande (Møre og Romsdal) og Vanylven
Familievernkantoret i Trondheim(kantoret har 4 utekontor: oppdal/rennebu, hemne, Ørland på Fosen og Selbu)	Agdenes, Bjugn, Frøya, Hemne, Hitra, Holtålen, Klæbu, Malvik, Meldal, Melhus, Midtre Gauldal, Oppdal, Orkdal, Osen, Rennebu, Rissa, Roan, Røros, Selbu, Skaun, Snillfjord, Trondheim, Tydal, Ørland, Åfjord
Familievernkantoret i Levanger (dekker 10 kommuner bla Steinkjer)	Meråker, Stjørdal, Frosta, Levanger, Verdal, Inderøy, Leksvik (kommunen heter fra 1. januar 2018 Indre Fosen), Steinkjer, Verran, Snåase - Snåsa
Familievernkantoret i Molde	Molde, Fræna, Rauma, Vestnes, Eide, Aukra, Gjemnes, Nesset, Midsund, Sandøy og Sandal
Familievernkantoret i Kristiansund	Kristiansund, Averøy, Tingvoll, Sunndal, Surnadal, Rindal, Halså, Smøla





## Transportøkonomisk institutt (TØI) Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

TØI er et anvendt forskningsinstitutt, som mottar basisbevilgning fra Norges forskningsråd og gjennomfører forsknings- og utredningsoppdrag for næringsliv og offentlige etater. TØI ble opprettet i 1964 og er organisert som uavhengig stiftelse.

TØI utvikler og formidler kunnskap om samferdsel med vitenskapelig kvalitet og praktisk anvendelse. Instituttet har et verrfaglig miljø med rundt 90 høyt spesialiserte forskere.

Instituttet utgir tidsskriftet Samferdsel på internett og driver også forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, artikler i vitenskapelige tidsskrifter, samt innlegg og intervjuer i media. TØI-rapportene er gratis tilgjengelige på instituttets hjemmeside [www.toi.no](http://www.toi.no).

TØI er partner i CIENS Forskningscenter for miljø og samfunn, lokalisert i Forskningsparken nær Universitetet i Oslo (se [www.ciens.no](http://www.ciens.no)). Instituttet deltar aktivt i internasjonalt forsknings-samarbeid, med særlig vekt på EUs rammeprogrammer.

TØI dekker alle transportmidler og temaområder innen samferdsel, inkludert trafiksikkerhet, kollektivtransport, klima og miljø, reiseliv, reisevaner og reiseetterspørsel, arealplanlegging, offentlige beslutningsprosesser, næringslivets transporter og generell transportøkonomi.

Transportøkonomisk institutt krever opphavsrett til egne arbeider og legger vekt på å opptre uavhengig av oppdragsgiverne i alle faglige analyser og vurderinger.

### Besøks- og postadresse:

Transportøkonomisk institutt  
Gautstadalléen 21  
NO-0349 Oslo

22 57 38 00  
[toi@toi.no](mailto:toi@toi.no)  
[www.toi.no](http://www.toi.no)