



Transportøkonomisk institutt  
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

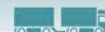
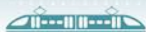


# Kjørestopp - tiltak for å redusere foreldrekjøring til idrettsaktiviteter

Susanne T. Dale Nordbakke, Erik Bjørnson Lunke

1990/2023





<b>Tittel:</b>	Kjørestopp - tiltak for å redusere foreldrekjøring til idrettsaktiviteter
<b>Tittel engelsk:</b>	Stop Driving – measures to reduce parental driving to sports activities
<b>Forfatter:</b>	Susanne T. Dale Nordbakke, Erik Bjørnson Lunke
<b>Dato:</b>	12.2023
<b>TØI-rapport:</b>	1990/2023
<b>Antall sider:</b>	84
<b>ISSN elektronisk:</b>	2535-5104
<b>ISBN elektronisk:</b>	978-82-480-2056-1
<b>Oppdragsgivers p.nr.:</b>	Regionale forskningsfond Viken, 299208
<b>Finansieringskilder:</b>	Regionale Forskningsfond Viken
<b>TØIs p.nr.:</b>	4793 – Kjørestopp – tiltak for å redusere foreldrekjøring til idrettsaktiviteter
<b>Prosjektleder:</b>	Susanne Nordbakke
<b>Kvalitetsansvarlig:</b>	Ingunn Opheim Ellis
<b>Fagfelt:</b>	Reisevaner og mobilitet
<b>Emneord:</b>	Transportmiddelbruk, bilbruk, foreldrekjøring, barn, reisevaner, tiltak

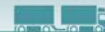
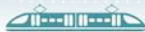
## Kort sammendrag

Prosjektet har søkt 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 ble brukt som studieområde. Basert på kvalitative og kvantitative data finner vi at forklaringer til foreldrekjøring er knyttet til 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.

## Summary

The project has sought to gain knowledge about what can explain parental driving to children's (6-12 years) sports activities, and what measures can be effective in reducing parental driving. Bærum municipality was used as a study area. Based on qualitative and quantitative data, we find that explanations for parental driving are associated with structural constraints (poor time, long distances, unsafe walking and cycling conditions), good access to a car and that many parents want to spend time with their child. Three measures were developed and tested in the project: An awareness campaign for increased cycling, relocation of sports activities to SFO/school and ski bus, i.e. a bus scheme for cross-country training where parents could also ride to and from training. Only the ski bus had a clear effect on parental driving.

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 forhåndsamtynke fra TØI innhentes. For øvrig gjelder [Åndsverklovens](#) bestemmelser.



# Forord

Formålet med prosjektet «Kjørestopp» har vært todelt; 1) Få mer kunnskap om foreldrekjøring til barns idrettsaktiviteter og hva som kan forklare foreldrekjøring til slike aktiviteter og 2) Utvikle, teste og evaluere tiltak for å redusere foreldrekjøring til idrettsaktiviteter. Prosjektet har vært et samarbeid mellom Transportøkonomisk institutt (prosjektleder), Bærum kommune og applikasjonsutvikleren Spond. Prosjektet ble startet opp i 2019, men ble forsinket på grunn av pandemien da det ikke var mulig å prøve ut tiltakene som ble utviklet.

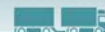
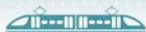
Bærum kommune var et egnet studieområde for dette prosjektet. Dette skyldes at kommunen allerede hadde prøvd ut flere tiltak for å redusere foreldrekjøring til idrettsaktiviteter og at bilbruk til barns fritidsaktiviteter er høy. Regionale forskningsfond (RFF) Viken har finansiert 80 prosent av prosjektet, mens Bærum kommune har bidratt med egeninnsats tilsvarende 20 prosent. Vi ønsker å takke RFF Viken for å finansiere kunnskapsutvikling på barn og transport, noe som har vært et lite prioritert kunnskapsområde blant sentrale myndigheter. Vi ønsker også å takke Bærum kommune for et godt samarbeid og spesielt takk til Liv Eva Wiedswang, Dag Leween Stien, Christer Rinnan Aafloen og Svein Finnanger. Vi ønsker også å takke idrettslagene Haslum ILs skigruppe, Øvrevoll og Hosle IL, Fossum IF, Bærum og omegn sykkelklubb og Bærums Verk Hauger IF og Rykkin skole, Bryn skole, Hosle skole og Eikeli skole for utprøving av tiltakene. Uten innsatsen fra Bærum kommune, idrettslagene, skolene og barn og foreldre i kommunen hadde ikke dette prosjektet vært mulig. Spond er en mobilapplikasjon for gruppe- og lagorganisering som ofte benyttes av idrettslag. Den opprinnelige planen var at Spond skulle bidra med teknologiutvikling som kunne brukes inn i prosjektet i utviklingen av tiltak. Spond sin rolle ble mindre enn forventet av ulike årsaker og har derfor først og fremst hatt en rådgivende rolle som de har finansiert selv.

Susanne Nordbakke har ledet prosjektet og skrevet rapporten sammen med Erik Bjørnson Lunke. Erik Bjørnson Lunke har hatt et spesielt ansvar for å gjennomføre kvalitative intervjuer med idrettslag og foreldre, og for å evaluere effekten av de ulike tiltakene som ble utviklet. Til intervjuene har vi også fått hjelp av Kåre H. Skollerud og Torstein S. Thronsen. Bærum kommune har hatt ansvaret for å utvikle og teste tiltakene, men Transportøkonomisk institutt har hatt ansvar for å evaluere tiltakene. Ingunn Oppheim Ellis (TØI) har stått for kvalitetssikringen av rapporten. Trude Kvalsvik (TØI) har hatt ansvaret for den endelige tekstbehandlingen.

Oslo, november 2023  
Transportøkonomisk institutt

Bjørne Grimsrud  
Administrerende direktør

Trine Dale  
Avdelingsleder

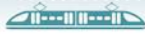


# Innhold

## Sammendrag

### Summary

<b>1</b>	<b>Innledning.....</b>	<b>1</b>
1.1	Bakgrunn og formål.....	1
1.2	Rapportstruktur .....	5
<b>2</b>	<b>Teoretisk bakgrunn .....</b>	<b>6</b>
2.1	Tidligere forskning .....	6
2.2	Erfaringer fra tidligere gjennomførte tiltak .....	9
<b>3</b>	<b>Metode.....</b>	<b>12</b>
3.1	Øke kunnskap om barrierer og muligheter.....	12
3.2	Utvikling av tiltak .....	13
3.3	Evaluering av effekter .....	14
<b>4</b>	<b>Barneidrett og barns reisevaner i Bærum.....</b>	<b>16</b>
4.1	Barns transportmiddelbruk til idrettsaktiviteter .....	16
4.2	Kjøring av barns til trening og CO <sub>2</sub> -utslipp.....	19
4.3	Oppsummering .....	20
<b>5</b>	<b>Barrierer for redusert foreldrekjøring .....</b>	<b>21</b>
5.1	Resultater fra kvalitative intervjuer .....	21
5.2	Resultater fra spørreundersøkelsen .....	25
5.3	Oppsummering .....	29
<b>6</b>	<b>Vurdering av ulike tiltak .....</b>	<b>30</b>
6.1	Muligheter for å redusere foreldrekjøring.....	30
6.2	Vurdering av eksisterende tiltak.....	31
6.3	Hvilke tiltak benyttes eller vil man benytte dersom de blir tilgjengelige? .....	33
6.4	Oppsummering .....	34
<b>7</b>	<b>Evaluering av gjennomførte tiltak.....</b>	<b>36</b>
7.1	Sykkelkampanje .....	36
7.2	Skibuss.....	41
7.3	SFO-trening .....	43
<b>8</b>	<b>Konklusjoner og drøftelse.....</b>	<b>46</b>
8.1	Konklusjoner .....	46
8.2	Hvilke tiltak har et potensial for å redusere foreldrekjøring? .....	48
	<b>Referanser .....</b>	<b>50</b>
	<b>Vedlegg 1 Vedleggstabeller.....</b>	<b>54</b>
	<b>Vedlegg 2 Resultater fra workshopene.....</b>	<b>58</b>



<b>Oppsummering workshop 1</b> .....	<b>59</b>
Gruppe 1 .....	59
Gruppe 2 .....	59
Gruppe 3 .....	60
Gruppe 4 .....	61
Gruppe 5 .....	62
<b>Oppsummering av workshop 2</b> .....	<b>63</b>
Gruppe 1 .....	64
Gruppe 2 .....	65
Gruppe 3 .....	66
Gruppe 4 .....	70
<b>Oppsummering workshop 3</b> .....	<b>73</b>

# 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.

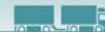
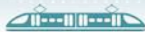
## Bakgrunn og formål

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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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.

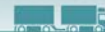
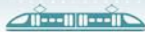
**Avstand** fra hjem til stedet der idrettsaktiviteten er lokalisert, oppgis som en av de viktigste barrierene for ikke å gå eller sykle. Opplevd utrygghet på grunn av manglende infrastruktur (**trafikkikkerhet**) er også en barriere for sykling. At både gange, sykling og kollektivt tar lengre **tid** 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 trafikkikkerhet 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).

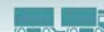
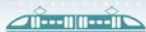
## Forklaringer på foreldrekjøring

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.

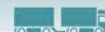
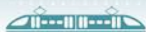
Samkjøring er også et populært tiltak. 43 prosent oppgir at de benytter en slik løsning til/fra trening i dag, uten at vi hvor ofte denne løsningen benyttes. I praksis er det imidlertid få som benytter seg av en slik løsning. Kun hhv 11 og 14 prosent oppgir at deres barn satt på med andre enn egne foreldre 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. Sykkeltrening, 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.



# Stop Driving – Measures to reduce parental driving to sports activities

TØI Report 1990/2023 • Authors: Susanne T. Dale Nordbakke, Erik Bjørnson Lunke • Oslo 2023 • 84 pages

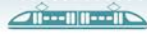
The purpose of the project has been to gain knowledge about what can explain parental driving for children's (6-12 years) sports activities and what measures can be effective to reduce parental driving. Bærum municipality has been used as a study area. Based on qualitative and quantitative data, we find three main explanations for parental driving: structural limitations (poor time, long distances, unsafe walking and cycling conditions), good access to a car, and that many parents want to spend time with their child. Three measures were developed and tested in the project: An awareness campaign for increased cycling, relocation of sports activities to school after ordinary school time and ski bus, i.e. a bus scheme for cross-country training where parents could also ride to and from training. Only the ski bus had a clear effect on parental driving. The relocation measure had only a partial effect because the after school training sessions organized by the sports teams did not necessarily replace training sessions in the afternoons/evenings. The cycling campaign reduced parental riding by up to 10 percent among participants during the campaign period compared to the control group.

## Background and purpose

Car use among children and young people in Norway is high, especially when travelling to various sports activities. The purpose of this project has been twofold: 1) Gain more knowledge about transport to children's organized sports activities and what can explain parental driving to such activities, and 2) Develop, test and evaluate the effect of measures to reduce parental driving to children's sports activities. The project is limited to sports activities as previous research has shown that car use for such leisure activities is high. In addition, the project is limited to children aged 6-12 years because car use in this age group is particularly high.

## Method

The project is based on a number of data sources: qualitative interviews with representatives from sports teams, qualitative interviews with parents of children who are active in sports teams, a survey among 416 parents, workshops to develop measures to be tested in the



project, and a pre- and post-survey among participants and a control group (questionnaire) to evaluate one of the measures quantitatively.

## Children's organized sports life, travel habits and estimation of CO<sub>2</sub> emissions

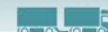
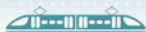
On average, children (6-12 years) in Bærum municipality participate 3 times in sports activities every week. About 60 per cent of the trips to such activities are carried out by car (mainly driven by the child's own parents). In addition, there are trips to tournaments, competitions and other gatherings, which are also largely done by private car. In other words, sports activities generate a lot of driving in the municipality.

Parental driving (i.e. where the child's own parents or guardians drive) actually increases slightly with age, when we compare children of 6-7 years with children of 8-12 years. The two most important reasons for this are probably that 1) younger children make greater use of activity transport (i.e. organized transport through the sports clubs) that pick up / bring children to and possibly from activity) and 2) that younger children have a shorter distance to exercise and therefore walk or cycle more.

In total, driving to organized sports amounts to 20.5 km per person in a week. Estimates indicate that parental driving to sports activities in Bærum municipality amounts to 10.77 tonnes of CO<sub>2</sub> emissions per week.

## Barriers to reducing parental driving

Children's sports activities and parental driving control the organization of everyday life for families with children to a large extent. Many parents we interviewed experience challenges in getting everyday logistics to go up when there is a lot of driving, and many are therefore positive to reducing parental driving. Qualitative interviews with parents and representatives from sports clubs in the municipality reveal a number of barriers to children using other modes of transport than cars for sports activities. Distance from home to the place where the sports activity is located is cited as one of the main barriers to not walking or cycling. Perceived insecurity due to lack of infrastructure (road safety) is also a barrier to cycling. The fact that walking, cycling and public transport take longer than driving is another important barrier. In a hectic everyday life, parents prioritize driving to make time for all the chores during the day. These are also barriers found in previous research on the use of means of transport during school trips. We also find that having to transport (heavy) equipment (i.e. skis or skates) forces many people to choose the car. Winter with snow, ice, cold and darkness is also an important reason to choose a car over walking or cycling. The fact that it is too demanding to organize carpooling between parents is another reason why many choose to drive themselves. Public transport in Bærum is to a greater extent adapted to business trips into Oslo than local travel. In our interviews, we also find a number of barriers to the use of public transport – in addition to the fact that it is more time-consuming than driving. The interviews show that public transport is not adapted to the children's needs: i) Long distance to stops, both at home and during activity, ii) Complicated travel due to changes, often at large and confusing public transport hubs iii) Uncertainty related to delays and possibly cancelled buses. However, the qualitative interviews show that there are strong driving forces for using a car, and not just barriers associated with other modes of transport: parents drive their child to the activity because they want to spend time with the child in the car and be present at the training sessions. In addition, coaches often want parents to be present at training sessions to help out.



## Subjective justifications for parental driving and factors affecting parental driving

In the survey, parents were asked about reasons for driving a car for their children's sports activities. The main reasons are related to the fact that it is too far to walk or cycle (distance), that it is the fastest and easiest mode of transport (time) and that public transport is too complicated and the child is too young to take public transport (poor public transport). Reasons related to wanting to be present/spend time with the child, having equipment to carry and road safety weighing somewhat less. Nevertheless, 56 percent of parents fully or partially agree with the statement that "I think it is important to be present at the training sessions so that I can spend more time with my child", indicating that this is a major impetus for driving. However, the qualitative interviews reveal important differences between broad teams sport and specialized teams sports in transport challenges. Broad teams have a relatively large number of participants in different sports, while specialized teams sports are characterized by fewer members in one or a couple of sports. While the broad teams have a local catchment area – often defined by primary school districts, the specialized teams have to a greater extent members from all over Bærum municipality. Thus, for participants in the broad teams, the distances to the training site are generally shorter than for participants in the specialized teams. Participants in specialized teams therefore become more dependent on cars or public transport. In addition, participation in the specialized teams more often also requires more equipment that must be brought back and forth between home and training (e.g. hockey, alpine skiing).

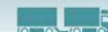
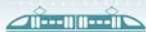
A multivariate analysis shows that it is only the number of cars in the household and the number of kilometers between the dwelling and the training site that have independent and strong effects on whether or not the child chooses to drive when other conditions have been controlled for (age, education, income, number of children in the household, relevant public transport, perceived insecurity for walking/cycling, desire to be present at trainings).

## Explanations of parental driving

Both the qualitative and quantitative analyses suggest that contextual conditions in time and space are the most important explanations for whether or not parents choose to drive their children to organized sports (they drive because they "have to"). Too long distances and poorly adapted public transport services in a busy everyday life make the car the most efficient means of transport. Another important explanation seems to be access to cars (they drive because they "can"). The survey shows that the probability of driving increases with the number of cars in the household. As the qualitative interviews show, having only one car in the household requires much more planning within a family than if you have several cars, and the requirement for planning increases with the number of children in the household. A third explanation is related to the fact that parents want to participate in training sessions (they drive because they "want to"), both because they get time with the child in the car and because they can then participate in training sessions to spend more time with the child, especially parents of younger children. However, the qualitative interviews show that the desire to spend time with the child is also important for older children when it comes to driving to matches and cups.

The great impetus for driving one's child is a major dilemma when developing measures to reduce parental driving, even if parents' desire to participate decreases somewhat with age. Measures should be developed so that parents have the opportunity to participate when their child travels to training by means of transport other than cars – while these measures must also overcome barriers related to distance and time. The interventions that are developed must also take into account the age of the children.





## Assessments of existing measures

Today, there are two measures that are quite widespread in Bærum municipality to reduce parental driving: One is activity transport that is often organized via the sports club, the other is carpooling that is often initiated by the parents themselves. Activity transport is a popular measure. 18 per cent of our survey respondents state that sometimes their children use it. Almost all of those who use this offer from time to time state that they are satisfied with the measure. The survey shows that it is primarily the younger children (6-8 years) who use activity transport. Half of those who make use of the offer are only picked up at school, and have to get home from training on their own, while 40 per cent are both picked up at school and driven home after training. In the qualitative interviews, it emerged that there is a desire for the offer to be extended to also apply later in the day and thus also include pick-up from home by driving to training (and back again to home after training). One suggestion is to have a fixed collection point for pick-up/drop-off of children, e.g. at school, which is often within walking distance of the home, so that activity transport does not have to drive through all households. In the survey, 43 per cent state that they would stop parental driving if the child received an offer of activity transport.

Carpooling is also a popular measure. 43 per cent state that they use such a solution to/from training today from time to time. In practice, however, few make use of such a solution. Only 11 and 14 per cent respectively state that their children were accompanied by others than their own parents to and from training last time. However, the proportion is probably slightly higher because those who state that they drove their own child may also have brought other people's children in the car. Only a fifth of those who use carpooling say that it is organized on a fixed basis for all or part of the season. The rest plan carpooling more ad hoc. Both the qualitative interviews and the survey indicate that there are two main reasons why carpooling is not used more often: It requires too much planning (which makes it easier just to use your own car) and you do not know the other parents well enough. The qualitative interviews therefore suggest that carpooling should have been organized to a greater extent on the part of the sports team. Another measure that can have an effect on parental driving is to move the training sessions closer to where the children live. 42 per cent respond that they would stop parental driving if this were carried out.

## Varying effect of interventions

We have implemented three measures to reduce parental driving: Relocation of training activities to school, bus transport for cross-country training, and an awareness campaign to get more people to cycle to training. All measures were implemented between August 2021 and May 2022. The effects of the various interventions vary, and the variation is partly related to the type of intervention. Bus transport for cross-country training has an effect on driving among those who use it. Everyone we interviewed said they would drive a car if they didn't have this offer. At the same time, it is a challenge to get the children to use the bus: some chose not to use it at all, others signed up but only used the bus for certain trainings. Training at school has a slightly weaker effect. This measure has the potential to reduce parental driving if it leads to children attending fewer workouts in the afternoon and evening – exercise that they would normally be driven to. In the interviews, we find that some children use school training as a substitute for other training, while others participate in school training in addition to the regular training later in the day. Thus, we can conclude that the measure only has a partial effect on parental driving. The cycling campaign, which was mainly an awareness campaign, had less effect on transport habits and parental driving than the other two measures. Some of those we interviewed said that they cycle a lot to exercise anyway, and that such an awareness campaign has little impact. At the same time, we find that the amount





of parental driving has decreased somewhat after the campaign period, when compared with the control group that has not participated in the campaign. However, this is the short-term effect of the measure, measured just after the campaign period. We can assume that this effect will diminish over time if the campaign is not repeated.

It is a challenge that the measures that have the greatest effect are also expensive to implement. The SFO training has been financed with NOK 150 000 to each of the sports teams that have participated, while the ski bus initiative is financed with NOK 200 000 per season. Both initiatives have received funding through this research project. Participants have not had to pay to participate. When we ask the interviewees about payment fees, all respondents say that they are not interested in paying to use these offers. This indicates that such measures are dependent on external funding to be implemented.



# 1 Innledning

## 1.1 Bakgrunn og formål

Bilbruk blant barn og unge i Norge er høy, spesielt på reiser til ulike fritidsaktiviteter. Den siste nasjonale reisevaneundersøkelsen blant barn (6-13 år) viser at mellom 42 og 71 prosent bruker bil til ulike fritidsaktiviteter (Opinion 2020, se også figur 1.2, kap. 1.1.1). Mens det har vært mye fokus blant offentlige myndigheter og politikere på å redusere bilbruk på arbeidsreiser, har det vært lite oppmerksomhet på å redusere bilbruk på andre reiser i hverdagslivet. For å oppnå nullvekstmålet om at all vekst i persontransport skal tas med kollektiv, sykkel og gange (NTP 2022-2033), er det viktig å redusere bilbruken også til barns fritidsaktiviteter. Å bli kjørt i bil av foreldre eller foresatte (heretter «foreldrekjøring») i stedet for å benytte aktiv transport – som gange eller sykling – kan også innebære helsemessige utfordringer. Det er grunn til å tro at vaner som dannes i ung alder også tas med når man blir eldre – selv om det er finnes lite forskning på hvorvidt barn sosialiseres til bilbruk. Likevel, det er vanskelig å tro at en person som aldri har syklet i hele sin barndom plutselig skal sette seg på en sykkel i voksen alder.

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.

Utgangspunktet var å utvikle tiltak som skal bidra til mer klima- og miljøvennlig og helsefremmende transport, og at de samtidig ivaretar trafikksikkerhet og sosial rettferdighet.

Bærum kommune er benyttet som studieområdet i dette prosjektet, av flere grunner:

- Data fra den lokale reisevaneundersøkelsen i Bærum kommune i 2018 viser at bilandelen på omsorgs-/følgereiser (følge barn til skole, barnehage og fritidsaktiviteter osv.) er høy (80 prosent) (Bærum kommune 2019)
- Kollektivtilbudet i Bærum er i hovedsak tilpasset arbeidsreiser inn til Oslo (Bærum kommune 2016), og i mindre grad tilpasset reiser internt i Bærum.
- Kommunen har et variert fritidstilbud, med både vinter-, sommer- og helårsaktiviteter, og deltakere fra forskjellige aldersgrupper. Til sammen har Bærum kommune registrert over 27 000 deltakere i alderen 0-19 år i ulike aktiviteter (ett barn kan være deltaker i flere aktiviteter),
- Bærum kommune har i mange år allerede testet flere tiltak for å redusere foreldrekjøring, som f.eks. «grønne minibusser» som frakter barn til og fra trening (samarbeid med Ruter), ulike sykkelkampanjer, og skibusser. Kommunen har en målsetning om å møte kravene Bærums klimastrategi fra 2018, med minst 40 prosent reduksjon i CO<sub>2</sub>-utslipp innen 2030 (Bærum kommune 2018).

Prosjektet er avgrenset til å gjelde transport til sport- og idrettsaktiviteter, da disse ofte er de mest transportkrevende aktivitetene (Hjorthol og Nordbakke 2015). Resultater fra dette prosjektet vil imidlertid ha overføringsverdi også til andre fritidsaktiviteter. Videre er prosjektet avgrenset til å gjelde barn i alderen 6-12 år, ettersom det er barn i denne alderen som i størst grad blir kjørt i bil til aktiviteter (Hjorthol og Nordbakke 2015) og denne aldersgruppen også er mest aktiv i organisert idrett (SSB 2023).

I prosjektet stiller vi følgende spørsmål:

- Hva kjennetegner barns organiserte idrettsliv i Bærum kommune (hvor mange aktiviteter, hvor ofte, når mm) og hvordan reiser barn til idrettsaktiviteter?
- Hvordan kan vi forklare foreldrekjøring til organiserte idrettsaktiviteter?
  - Hvordan forholder foreldre seg til ulike transportmåter og hva er opplevde barrierer med å bruke alternativer til bil til idrettsaktiviteter? Og hva er opplevde fordeler med å kjøre barna selv?

- Hva er de viktigste begrunnelsene for at foreldre kjører barnet selv til idrettsaktiviteter?
- Hvilke individuelle (f.eks. alder, inntekt, utdanning) og kontekstuelle forhold (f.eks. avstand, kollektivtilbud) er av betydning for om man kjører barnet til idrettsaktiviteter eller ikke?
- Hvordan vurderer foreldre eksisterende tiltak for å redusere foreldrekjøring til organisert idrett i Bærum kommune? Og hvilke tiltak vurderer de som effektive for å redusere foreldrekjøring til slike aktiviteter?
- Hva er effekten av de utprøvde tiltakene på barns reisevaner og foreldrekjøring til idrettsaktiviteter? Hvordan bør tiltakene eventuelt revideres for i større grad møte foreldre og barns behov og bidra til å redusere foreldrekjøring og CO2-utslipp?

Det finnes få studier som har forsøkt å forstå og forklare transportmiddelbruk på fritidsreiser blant barn. Prosjektet vil bidra til å dekke deler av dette kunnskapshullet.

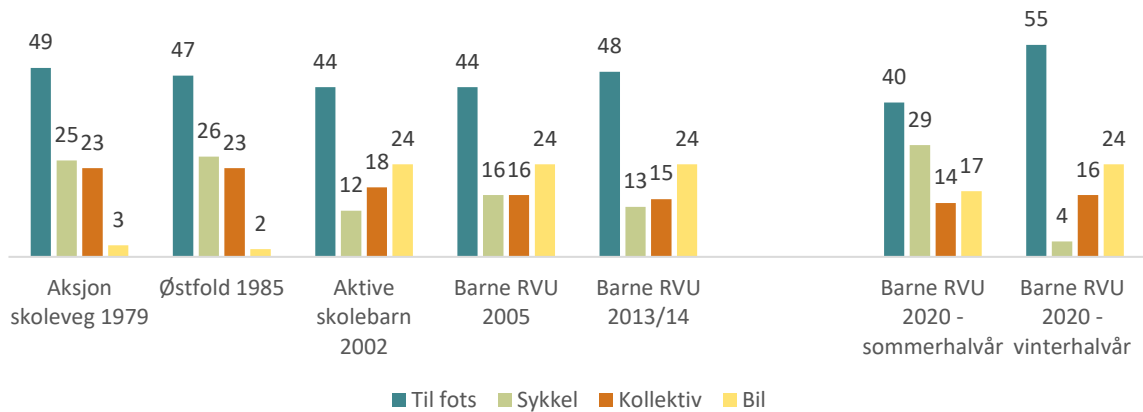
For å kunne gjennomføre tiltak som faktisk har en effekt, er det helt grunnleggende å ha kunnskap om hvorfor bilen benyttes så ofte til barns fritidsaktiviteter og hva som er de lokale utfordringene knyttet til bruk av andre mer miljøvennlige reisemåter enn bil. I tillegg er det behov for gode evalueringer av tiltak som undersøker effekt på *adferd* (og ikke bare holdninger til et tiltak, om tiltaket har fått oppmerksomhet mm). Når dette mangler, er det vanskelig å vite hvordan en kommune best kan tilrettelegge for en reduksjon i bilbruken. I dette prosjektet har vi evaluert de utprøvde tiltakene med utgangspunkt i i endringer i adferd.

### 1.1.1 Endring i barns lek og transportmiddelbruk

Barns lek har endret seg betraktelig siden 60- og 70-tallet, noe som har hatt enorm betydning for hvordan barn beveger seg utendørs, både i lek og for transport. Flere studier på tvers av vestlige land har vist at det har vært et skifte fra selv-initiert utendørs lek til voksenstyrt organisert lek i ulike klubber og lag (Valentine og McKendrick 1997; Karsten 2005; Skar og Krogh 2009). Generelt kan man si at barns lek har blitt mer «institusjonalisert» (Holloway og Pimlott-Wilson 2014). Det gjelder spesielt når man ser på økningen i barn som er i barnehage. I Norge økte andelen som går i barnehage fra 19 prosent i 1980 til 90 prosent i 2012 (Kitterød and Bringedal 2012), og ligger i dag på 93,5 prosent (SSB 2022). Mer «institusjonalisert» lek har bidratt til mindre lek utendørs i nabolaget. I tillegg til dette, viser flere studier at barns aksjonsradius (definert som den avstanden fra hjemmet et barn har lov til å bevege seg innenfor) har blitt redusert (se for eksempel Gaster 1991; Skar og Krogh 2009; Woolley og Griffin 2015). Og til slutt, barns frihet til å komme seg rundt til aktiviteter på egenhånd er blitt sterkt redusert. Studier fra England og Tyskland viser at andelen barn som blir fulgt til skole og fritidsaktiviteter har økt betraktelig, og at den største endringen fant sted før 90-tallet (Shaw et al. 2013). I Norge har vi ikke gode data på barns fritidsreiser så langt tilbake, men data om barns reiser til skolen viser at det har vært en betydelig økning i andel som blir fulgt til skolen, og at dette først og fremst skjer med bil. Mens bilandelen på skolereiser lå på 3 prosent i 1979 (Kolbenstvedt 2014), er den økt til 17-24 prosent i 2020, avhengig av tid på året (Opinion 2020).<sup>1</sup> Den største økningen skjedde fra slutten av 70-tallet til slutten av 90-tallet, se figur 1.1. Siden begynnelsen av 2000-tallet har bilandelen på skolereiser ligget stabil rundt 24 prosent. Figuren viser også at den økte bruken av bil frem til 2000-tallet først og fremst gikk ut over andelen som syklet. Andelen som går på skolereiser har holdt seg mer eller mindre stabil (mellom 44-49 prosent) siden 70-tallet.

---

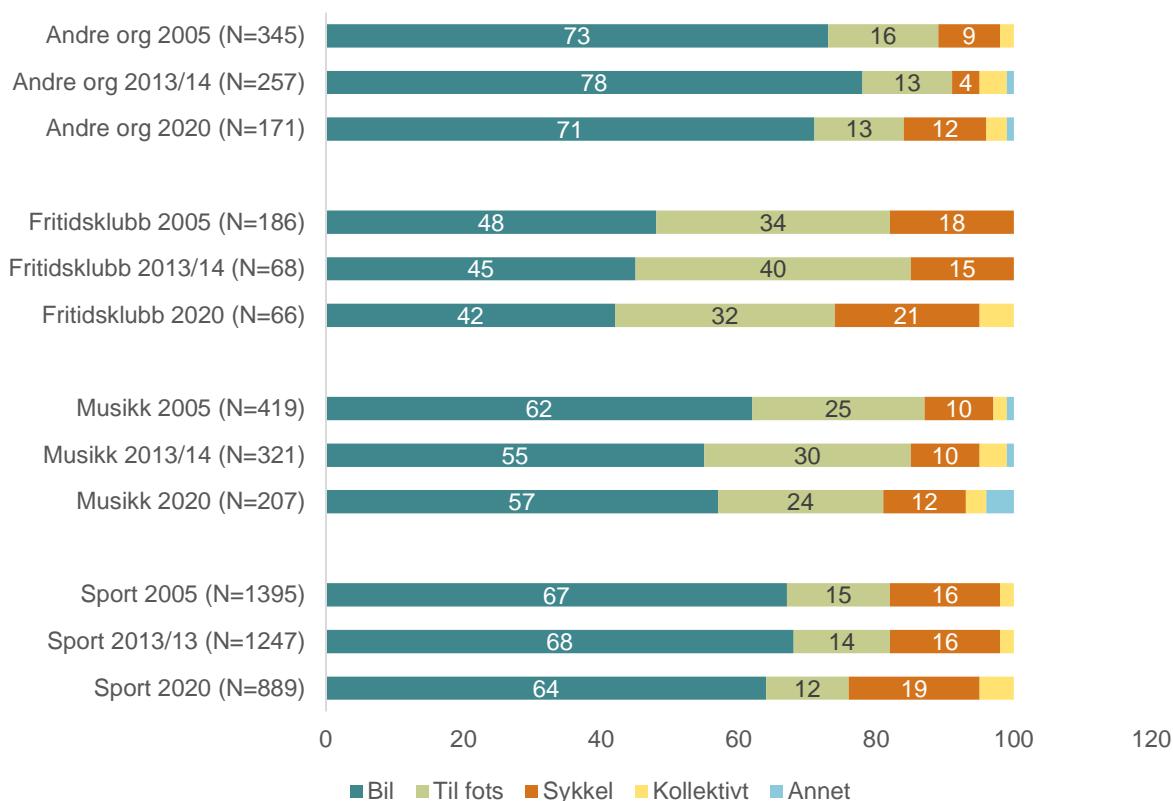
<sup>1</sup> Økt bilbruk på skolereiser er også vist i flere andre vestlige land, som England, Tyskland og Finland (se f.eks. Hillman m fl 1990, Bradshaw 2001, Mackett 2002, Pooley m fl 2004, Mackett m fl 2005, Shaw m fl 2013, Kyttä m fl 2015).



Figur 1.1: Transportmiddelbruk til skolen blant barn og unge i grunnskolen. Prosent.

Kilde: Kolbenstvedt 1986, Fyhri 2002, Hjorthol og Fyhri 2006, Kolbenstvedt 2014, Hjorthol og Nordbakke 2015; Opinion 2020.

Når det gjelder transport til fritidsaktiviteter, har vi i Norge kun tilgang om informasjon om dette fra den første reisevaneundersøkelsen blant barn (6-12 år) (Barne-RVU) ble gjennomført i 2005. Barne-RVUene viser liten endring i transportmiddelbruk til ulike fritidsaktiviteter i perioden 2005 til 2020, se figur 1.2. Om man skal tolke resultatene positivt, kan man øyne en tendens til fallende bilbruk til fritidsaktiviteter. Tallgrunnlaget er imidlertid lite og endringer kan også skyldes tilfeldig variasjoner i utvalgene. Men i 2020, året for den siste reisevaneundersøkelsen blant barn, var det fremdeles Covid-19 og restriksjoner på adferd. Trolig hadde flere foreldre hjemmekontor og dermed mer tid til å følge barn til fots eller sykkel under pandemien. Uansett – bilandelen på fritidsreiser er høy blant barn og unge også i 2020, opp mot 70 prosent på enkelte aktiviteter. Denne bilbruken skyldes blant annet at flere barn deltar i organiserte fritidsaktiviteter sammenliknet med tidligere, hvor flere lekte utendørs i nabolaget (uten behov for å reise). En nyere studie viser at andelen barn (6-12 år) som deltar i organiserte aktiviteter hver uke (minst én gang per uke) har økt fra 88 prosent i 2005 til 92 prosent i 2013/14, samtidig som frekvensen i deltakelse per uke også har økt (Nordbakke 2019). Dette betyr trolig at også omfanget av bilbruk har økt.



Figur 1.2: Transportmiddel på reise til ulike fritidsaktiviteter (sist gang) blant barn og unge (6-13 år) i 2005, 2013/14 og 2020. Prosent.

Kilde: Hjorthol og Fyhri 2006, Hjorthol og Nordbakke 2015, Opinion 2020.

### 1.1.2 Forklaringer på økningen i organiserte aktivitet blant barn og unge

Mange forskere har forsøkt å forklare hvorfor færre barn leker utendørs uten tilsyn og i større grad blir kjørt til ulike aktiviteter enn tidligere. Noen har hevdet at økt trafikk og urbanisering har gått på bekostning av barnas "naturlige" lekeområder der barn bor (se for eksempel Gaster 1991; Aitken 1994; Karsten 2005; Little og Wyver 2008). Andre har hevdet at foreldre er mer motvillige til å la barna være uten tilsyn på offentlige steder enn tidligere av frykt for trafikkulykker eller at barna skal bli utsatt kriminelle handlinger eller «plagsomme» tenåringer (Hillman, Adams og Whitelegg 1990; Cahill 1990; Valentine og McKendrick 1997). Videre, og ikke minst, er det sannsynlig at fremveksten av ny teknologi, som Internett og elektroniske spill (f.eks. Nintendo DS og Sony PlayStation) gjør at barn leker mer innendørs. Den nederlandske geografen Lia Karsten (2005) har også påpekt at økningen i lek innendørs de siste årene kan forklares med endringer i de romlige forholdene til barna. For tidligere generasjoner, der man bodde i mindre hus og leiligheter enn i dag (generelt), var ikke nødvendigvis lek utendørs et valg. Med større hus og leiligheter har barna i dag får mer frihet innendørs, mener hun.

Kvinnerns inntreden i arbeidsstyrken på 1970-tallet er en viktig drivkraft for institusjonaliseringen av barns lek. Mens mor tidligere var hjemme, kunne barna leke utendørs i nabolaget. I tillegg har det i løpet av de siste tiårene også skjedd en endring i foreldreideologien - ideen om "intensiv foreldreskap" har fått mer gjennomslagskraft. Med dette menes at foreldre i dag i større grad enn tidligere retter sin fulle oppmerksomhet på barnas behov og at de konstant er tilgjengelige for å ta vare på disse behovene (se for eksempel Hays 1996; Shaw 2008). Videre, mange foreldre oppfatter ofte voksenstyrte og organiserte aktiviteter som mer «meningsfulle» og bedre for utvikling av barns kreativitet sammenlignet med lek på gaten uten tilsyn av voksne (Jensen mfl. 2004; Mattson 2002). Fritid har altså i økende grad blitt sett på som tid som skal brukes til «læring», der barn kan tilegne seg ferdigheter og kompetanser som

skal styrke deres konkurranseposisjon senere i livet (Griffin 1993; Adler og Adler 1994; Lareau 2002; Jurczyk, Olk og Zeiher 2004). Etter hvert som mange foreldre er blitt oppmerksomme på de potensielle fordelene med fritidsaktiviteter, er det flere og flere som oppmuntrer barna sine til å delta i slike aktiviteter (Zinnecker 1995; Zeijl 2001; Lareau 2002; Fawcett, Garton, og Dandy 2009). Lareau (2002) har kalt dette fenomenet «concerted cultivation» (direkte oversatt «samordnet dyrking»), for å beskrive en måte å være foreldre på som dyrker et barns talent ved blant annet organiserte fritidsaktiviteter. Dette har resultert i at noen barn har en nøye gjennomtenkt og godt planlagt fritidskarriere (Büchner 1995; Torrance og Du Bois-Reymond 1995), og til det Katz (2008) omtaler som «det overplanlagte barnet». Småskalastudier har også vist at de foreldre som stimulerer barna sine til et aktivt fritidsliv, er villige til å fungere som fritidstilbydere og tilretteleggere (Karsten 1995), ikke bare ved å unnta barn fra plikter i hjemmet, men også ved å fungere som sjåfører (Zeiher 2001).

## 1.2 Rapportstruktur

Vi har valgt å disponere rapporten som følger: I dette kapitlet presenterer vi bakgrunnen for prosjektet og dets formål, problemstillinger og avgrensninger. I tillegg gjør vi rede for utviklingen i barns reisevaner og hva som kan forklare denne endringen i reiser til fritidsaktiviteter. I kapittel 2 redegjør vi for tidligere forskning på barns reisevaner og det teoretiske rammeverket for å forstå foreldrekjøring til idrettsaktiviteter som er benyttet i studien. I kapittel 3 presenterer vi de tre fasene i prosjektet med tilhørende metoder. I kapittel 4 gir vi en oversikt over hva som kjennetegner barns organiserte idrettsaktiviteter og deres reisevaner til slike i Bærum kommune. I tillegg presenterer resultater fra estimeringen av hvor mye CO<sub>2</sub>-utslipp foreldrekjøring i Bærum utgjør i løpet av en uke. I kapittel 5 behandler vi spørsmålet om hva som kan forklare foreldrekjøring til barns idrettsaktiviteter. Her har vi brukt ulike metodiske innfallsvinkler til å besvare spørsmålet. I kapittel 6 presenterer vi hvordan foreldre vurderer eksisterende tiltak for å redusere foreldrekjøring i Bærum kommune og hvordan de vurderer andre muligheter og tiltak for å redusere foreldrekjøring. I kapittel 7 gjør vi rede for resultatene fra evalueringen av de tre ulike tiltakene som ble prøvd ut i prosjektet. I kapittel 8 presenteres vi konklusjoner og drøfter hvilke tiltak som har et potensial for å redusere foreldrekjøring, med et spesielt fokus på Bærum kommune.

## 2 Teoretisk bakgrunn

Tradisjonelt har forskning på barns reiser vært underrepresentert i reisevaneforskningen. Det er hovedsakelig reiser blant voksne (over 18 år) som er blitt viet mest oppmerksomhet. Blant forskningen på barns reisevaner er det skolereiser som har blitt mest studert.

I dette kapitlet gjennomgår vi eksisterende forskning på årsaker til foreldrekjøring til skolen og faktorer som påvirker foreldrekjøring til skole og fritidsaktiviteter. Dette har vi blant annet brukt som inspirasjon til å utforme det teoretiske utgangspunktet for studien, som deretter blir presentert. Til slutt presenteres noen erfaringer fra gjennomførte tiltak for å redusere foreldrekjøring.

### 2.1 Tidligere forskning

#### 2.1.1 Begrunnelser for foreldrekjøring

De norske reisevaneundersøkelsen blant barn i alderen 6-12 år<sup>2</sup> har inkludert spørsmål om grunner til å kjøre barnet til skolen (se Hjorthol og Fyhri 2006, Hjorthol og Nordbakke 2016). Disse viser at det er primært tre hovedårsaker til å kjøre barnet til skolen. Den første årsaken er knyttet til at det er **praktisk og tidsbesparende** («Skolen ligger på veien til mors/fars arbeid», «Det er den raskeste og enkleste måten», «Det sparer tid for de voksne»). Noen få oppgir også at «Man har mye å bære på» som begrunnelse for å bli kjørt. Den andre årsaken er knyttet til **avstander** («Det er for lang å gå eller sykle»), mens den tredje årsaken er knyttet til **trafiksikkerhet** («Trafikken gjør det farlig å gå eller sykle»). En større spørreundersøkelse blant barn i barneskolen i Oslo, Akershus og Buskerud fra 2011 viser at det er helt andre grunner for å hente barnet på skolen (Fyhri og Elvebakk 2011): Da er det først og fremst det å kunne tilbringe tid med barnet som gjelder. Trafiksikkerhet og at barnet er for ungt til å gå/sykle på egenhånd er de nest viktigste grunnene for å hente barnet.

De tre hovedårsakene til å kjøre barn til skolen finner man også igjen i undersøkelser fra andre land der man også har spurt om grunner til foreldrekjøring til skolen (Bradshaw 1995, Joshi og MacLean 1995, Schlossberg m fl, 2006, Faulkner m fl 2010, Aranda-Balboa m fl 2020). I en eldre studie fra London fant man imidlertid at frykt for vold og overfall var en av de viktigste grunnene til å kjøre barnet til skolen, i tillegg til distanse og tilgang til bil når andre forhold var kontrollert for (Diguseppi m f 1998). Det er grunn til å tro at frykt for vold og overfall er mer utbredt i større byer enn på mindre steder, og det er heller ikke sikkert at dette er overførbart til norske forhold. Basert på en litteraturstudie gjennomført av forskere fra Spania og Belgia (Aranda-Balboa et al., 2020) skiller forskerne mellom tre barrierer for å bruke alternativer til bil til skolen: Kontekstuelle/miljømessige, personlige/individuelle og sosiale faktorer.

Begrunnelser for foreldrekjøring til barns fritidsaktiviteter finnes det lite kunnskap om, både i Norge og internasjonalt. Det er grunn til å tro at begrunnelsene for foreldrekjøring til fritidsaktiviteter vil variere noe fra de som gjelder skolereiser. Selv om det er gjort lite forskning på hvordan foreldre begrunner foreldrekjøring til fritidsaktiviteter, finnes det noe kunnskap om hvordan foreldrekjøring varierer med kjønn, alder og distanse (se avsnitt 2.1.2).

---

<sup>2</sup> Den må ikke forveksles med den nasjonale reisevaneundersøkelsen som omhandler personreiser for personer i alderen 13 år og oppover. Barnereisevaneundersøkelsen, som også er landsrepresentativ, blant barn i alderen 6-12 år er en egen undersøkelse, men respondenter (foreldre) er rekruttert via den nasjonal reisevaneundersøkelsen.



## 2.1.2 Forhold som påvirker foreldrekjøring

En studie basert på data fra barnas reisevaneundersøkelse 2013/14 viser at foreldrekjøring til fritidsaktiviteter øker med avstand til aktiviteten (Hjorthol og Nordbakke 2015). Den samme undersøkelsen viser at omtrent halvparten av deltakerne i idrettsaktiviteter hadde sykkelavstand til aktiviteter (under to kilometer) (Hjorthol og Nordbakke 2015). Det er lite forskjell mellom gutter og jenter i transportmiddelbruk til fritidsaktiviteter. Men undersøkelsen viser at de yngste barna blir kjørt mer enn de eldste barna (Hjorthol & Nordbakke, 2015). En norsk studie fra 2009 viser at foreldres reisevaner ellers i hverdagen – reiser til arbeid, innkjøpsreiser, osv – også har en sterk innvirkning på transportmiddelbruk til fritidsaktiviteter (Hjorthol og Fyhri 2009). Foreldre som kjører mye bil ellers i hverdagen har det med å kjøre barna til trening oftere enn andre.

Det finnes mer kunnskap om forhold som påvirker bilbruk på skolereiser. Tidligere studier av foreldrekjøring til skolen, både fra Norge og andre land, har vist at foreldrekjøring reduseres med alder, og at barn blir mer selvstendige når det gjelder transport til skolen (gange og sykling) etter hvert som de blir eldre (Thulin 2000, Pooley m fl 2004, Fyhri og Hjorthol 2006, Hjorthol og Nordbakke 2015). Tidligere studier har også vist at andelen barn som blir kjørt til skolen øker med antall biler i husholdet (Bradshaw 1995, Fyhri og Hjorthol 2006, Hjorthol og Nordbakke 2015).

I Norge har Hjorthol og Nordbakke (2015) vist at reisemåte helt klart har en sammenheng med avstand, også på skolereiser, og andelen fotgjengere og syklistene synker når avstanden øker (Hjorthol og Nordbakke 2015). Men andelen som blir kjørt er likevel relativt stabil når vi sammenligner med reiselengde, og de med lang skolevei reiser i større grad med kollektivtransport. Blant elever med over 3 kilometer til skolen er det 62 prosent som reiser kollektivt og bare 31 prosent som blir kjørt. Dette har helt klart sammenheng med at mange barn har rett på gratis skoleskyss med kollektivtransport. I følge opplæringsloven har elever på 1. trinn rett på skoleskyss hvis de har mer enn 2 kilometer reisevei til skolen. Eldre barn (2. til 10. trinn) har rett på skoleskyss hvis skoleveien er lenger enn 4 kilometer. I en multivariat analyse av foreldrekjøring til skolen (basert på data den nasjonale reisevaneundersøkelsen blant barn 6-12 år) viser at barnets alder har svært stor betydning sammen med reiselengde, antall biler i familien og om foreldrene oppfatter skoleveien som utrygg. Bosatte i omegnskommunen til de store byene, mellomstore og små byer kjører barna oftere enn bosatte i tettsteder og spredtbygde strøk. Forklaringen er at i disse områdene blir barna kjørt med skolebuss. Om barnet er gutt eller jente har ingen betydning for om de blir kjørt,

## 2.1.3 Teoretisk utgangspunkt

For å få mer kunnskap om hvorfor foreldre velger å kjøre sine barn til fritidsaktiviteter, er det viktig å forstå den konteksten barnefamilier befinner seg – *deres dagligliv* – som kan påvirke deres valg av transportmidler. Ifølge sosiologene Berger og Luckman (1975) er dagliglivet en realitet tolket av individet som en meningsfull sammenhengende verden. Dagliglivet tolkes både ut i fra individets tilstedeværelse i rommet og tiden her og nå, men omfatter også forståelsen av tilstedeværelse i fortid og fremtid, og sees også i lys av andre fenomener andre steder og i andre tider. Hverdagslivet oppfattes dermed som ulike grader av nærhet eller avstand både romlig og temporært.

Familier har ulike handlingsmuligheter, noe som sosiologen og filosofen Alfred Schütz (1975) kaller *handlingsfelt* (den del av verden som er innenfor rekkevidde som kan påvirkes av handling). Schütz skiller mellom det primære handlingsfelt, som nås uten spesielle hjelpemidler, og det sekundære handlingsfelt, hvis grenser bestemmes av samfunnets teknologiske utvikling. At barns fritidsaktiviteter i større grad enn for noen tiår siden finner sted andre steder enn i det umiddelbare nabolaget, har gjort at familiers sekundære handlingsfelt er blitt utvidet og at også behovet for hjelpemidler er blitt større. Både mobiltelefon og bil er eksempler på slike hjelpemidler som har gjort det mulig for barnefamilier å ha et slik utvidet sekundært handlingsfelt (se Hjorthol m fl 2005).

For å forstå hvordan valg (f.eks. valg av transportmiddel til barns fritidsaktivitet) blir tatt innen en familie, foreslår den norske sosialantropologen Cato Wadel (1983) å betrakte familiehushold som et *sysselsettingssystem* med et sett av innbyrdes avhengige aktiviteter og roller. Det familieære sysselsettingssystemet står i et gjensidig avhengighetsforhold til andre sysselsettingssystemer, som arbeidsplasser, skole, barnehage eller transportsystemet. Husholdet befinner seg i spenningsfeltet mellom de samfunnsmessige betingelser og familiemedlemmers behov, ønsker og ressurser. I et hushold må plikter, oppgaver og ressurser fordeles for at systemet skal fungere. Hvilke ressurser husholdet og familiemedlemmer har, vil i stor grad være førende på de beslutninger som tas. Beslutninger vil ofte tas på grunnlag av hva som er til fellesskapets beste. I en familie vil det ifølge Wadel være et forhandlingsforløp mellom ektefeller og til dels mellom foreldre og barn for at aktiviteter og ting skal bli gjort. Sysselsettingsperspektivet kan også utvides til nye familiekonstellasjoner, det den norske sosiologen Randi Hjorthol og kollegaer kaller «stedsdistribuerte familier» (Hjorthol m fl. 2005). Dette er familier der foreldrene er skilt og ikke lenger bor sammen, men som likevel (ofte) er avhengige av hverandre for å ivareta barnets emosjonelle og praktiske behov gjennom rutiner, planlegging og koordinering.

Som Wadel påpeker, vil forhandlinger og beslutninger i familier være avhengig av ytre samfunnsmessige betingelser, men også av indre betingelser i husholdet. Når det gjelder transport til barns organiserte fritidsaktiviteter, vil det være både tidsmessige og romlige begrensninger på en families handlingsvalg (her transportmiddelvalg). Den svenske tidsgeografen Torsten Hägerstrand (1970) skiller mellom tre typer begrensninger på et individs adferd i tid og rom, spesielt med tanke på reisevaner: *Kapasitetsrestriksjoner* er knyttet til individets begrensninger, både når det gjelder helse og alder, men også i form av tilgang til ressurser, for eksempel hvilke transportmidler som er tilgjengelig. *Koplingsrestriksjoner* henviser til at aktiviteter krever at individer samordner aktiviteter med andre (individer/materiell) til bestemte tidspunkt, på bestemte steder, i bestemte tidsrom (f.eks. åpningstider). *Styringsrestriksjoner* gjelder maktforhold, i første rekke kontroll over rommet og mulighet til bruk av det – både hvilke deler av rommet som kan brukes, og når en kan bruke det. I denne sammenhengen kan kontrollen over rommet omfatte lokalisering av for eksempel trafiksikkerhetstiltak, parkeringsrestriksjoner, kollektivtransportens ruteplaner og reisetider med mer.

For å forstå transportmiddelvalg og foreldrekjøring til barns fritidsaktiviteter, er alle disse tre begrensningene relevante, spesielt om man tar i betraktning at en familie er et sysselsettingssystem der medlemmer er avhengig av hverandre for å få utført deres felles prosjekt. På ettermiddager skal f.eks. middag kjøpes inn, lages og inntas. At man har behov for mat til bestemte tider kan legge føringer (kapasitetsrestriksjoner) på hvor mye tid det blir igjen til å komme seg frem til fritidsaktiviteten. Om man har flere barn i husholdet som også har fritidsaktiviteter på ettermiddagen, må man koordinere og planlegge transporten med tanke på alle barna, noe som kan medføre koplingsrestriksjoner: Bilen blir kanskje det eneste alternativet om man skal rekke å få alle barna frem i tide til ulike tidspunkt. At man må møte opp på bestemte tidspunkt til trening, er et annet eksempel på koblingsrestriksjon som familier kan støte på, og som kan avgjøre valget av transportmiddel. Videre kan mangelfullt kollektivtilbud (styringsrestriksjon) mellom bolig og treningssted redusere muligheten til å reise kollektivt til trening. På samme måte kan mangel på sykkelveier og sykkelparkering (styringsrestriksjon) begrense muligheten for barn å sykle til trening.

Ifølge samfunnsviter Jon Elster (1989) kan en handling forstås som et resultat av de valgene en person gjør (basert på ønsker og behov personen har) innenfor det handlingsrommet personen har. I et sysselsettingssystem som en familie, kan denne personens handlingsrom kunne forstås som samspillet mellom deres individuelle ressurser og egenskaper (som f.eks. tid, helse, alder på barn, tilgang til bil) og omgivelsesfaktorer (distanse til aktiviteter, kvalitet på kollektivtilbudet, kvalitet/tilgang til sykkelveier og fortau mm). De ulike begrensningene for valg og aktiviteter som skissert av Hägerstrand, vil spille inn på dette handlingsrommet, men Elster fremhever i større grad at folk er forskjellige og har ulike behov og preferanser. Dette betyr at folk kan velge forskjellig selv om de har mer eller mindre det samme handlingsrommet. I dette prosjektet har vi derfor ikke bare tatt utgangspunkt i hva som er betingelsene for handling og transportmiddelvalg til fritidsaktiviteter, men også prøvd å forstå hvilke ønsker og behov

foreldre og barn har i hverdagslivet. Dermed har vi større grad kunne forstå og bidra til å forklare foreldrekjøring til fritidsaktiviteter.

Basert på tidligere forskning på skolereiser, har vi en del hypoteser om hva som kan forklare foreldrekjøring til fritidsaktiviteter, som barnets alder, avstand til treningsaktiviteter, tidspress i familier og utrygge gange- og sykkelforhold. Fritidsreiser er imidlertid noe annet enn skolereiser – de foregår på ettermiddagen/kvelden og finner oftere sted utenfor det umiddelbare nabolaget. I tillegg er som regel foreldrene ferdig med sine egne nødvendige reiser for dagen og har «fri», i hvert fall fra jobb. Vi har derfor lagt opp til et eksplorativt metodisk design for å forstå årsaksmekanismene bak foreldrekjøring til fritidsaktiviteter.

## 2.2 Erfaringer fra tidligere gjennomførte tiltak

Det er tidligere gjennomført en del tiltak med mål om å endre transportmiddelbruk på barns reiser, både i Norge og i utlandet. De fleste av disse er imidlertid rettet mot skolereiser, og kun et fåtall mot reiser til fritidsaktiviteter (Kolbenstvedt 2014). En annen ulempe er at tiltakene sjelden er gjenstand for en grundig evaluering (Kolbenstvedt 2014). Vi har derfor lite kunnskap om de faktiske effektene av hvert enkelt tiltak. Dette kan også være vanskelig å måle, fordi det er utfordrende å isolere effekten av tiltakene fra andre faktorer som også påvirker reisevaner. Det finnes likevel en del litteratur om gjennomførte tiltak.

TØI-rapporten «Mer aktiv transport blant barn» (Kolbenstvedt, 2014) gir en grundig gjennomgang av tiltak som er gjennomført for å få barn og unge til å gå og sykle mer til skolen. Selv om rapporten handler om skolereiser, kan flere av funnene være overførbare også til fritidsreiser og reiser til fritidsaktiviteter. De vanligste tiltakene i Norge har vært informasjonskampanjer, eller andre aksjoner som skal fremme aktiv transport. «Økt gåing i Bærum» (1999-2000) og «Aktive skolebarn» (2002-2005) var begge informasjonskampanjer der opplæringsmaterieell ble delt med de deltakende skolene (se Kolbenstvedt 2014). Sistnevnte kampanje var nasjonal, men hadde også noen lokale initiativ, blant annet en «følgevenn-ordning» og skolepatroljer på enkelte skoler. I kampanjen «Helt grønn skoleveg» i Sandefjord skulle skolebarn fylle ut et skjema hver gang de gjennomførte en «grønn dag», altså at de reiste til fots, syklet eller tok buss til skolen (se Kolbenstvedt 2014). Det ble trukket ukesvinnere blant elevene med flest grønne dager. Som nevnt har det vært mangel på systematisk evaluering av de gjennomførte tiltakene. Bare to av de nevnte kampanjene har vært gjenstand for en detaljert måling av effekter: «Økt gåing i Bærum» og «Aktive skolebarn», som begge ble evaluert med et spørreskjema blant deltakerne. Førstnevnte kampanje viste en økning i andel gående på 5-7 prosentpoeng, mens det var liten effekt av sistnevnte på nasjonalt nivå. Samtidig var det opptil ni prosentpoeng økning i andel gående på skoler som hadde gjennomført lokale «aktive skolebarn»-aksjoner. Kolbenstvedt (2014) skriver videre at det oftere er en evaluering av *deltakelse* enn av faktisk effekt på transportmiddel-fordeling. Et hovedfunn er at mange deltar i de ulike kampanjene og aktivitetene, men at den transportmessige effekten på lang sikt er heller usikker.

Gjennomgangen av ulike tiltak i Kolbenstvedt (2014) gir likevel noen konklusjoner som kan være nyttige for fremtidige satsninger. For det første oppnås størst effekt dersom man kombinerer «myke» og «harde» virkemidler, det vil si en kombinasjon av informasjonskampanjer og fysiske tiltak som sykkelveier og annen infrastruktur. For det andre vil langsiktige tiltak som går over flere år øke sjansene for suksess. Med en slik tilnærming er det nyttig å sette opp både kortsiktige og langsiktige mål. For eksempel kan man sette opp årlige, realistiske delmål som på sikt skal bidra til at man oppnår et hovedmål.

## 2.2.1 Tiltak rettet mot reiser til fritidsaktiviteter

Som nevnt er det hovedsakelig skolereiser som har vært gjenstand for tydelige målsetninger og gjennomførte tiltak (Kolbenstvedt 2014). Likevel har det vært forsøkt enkelte tiltak mot reiser til fritidsaktiviteter, med mål om redusere foreldrekjøring og å gjøre barn og unge mer selvstendige.

Kristiansand kommune har siden 2017 gjennomført kampanjen «Den grønne kampen»<sup>3</sup> blant åtte ungdomsskoler i kommunen. Kampanjen består av flere elementer, blant annet skal elevene i en periode registrere hvilke miljøvennlige reiser de foretar, både til skolen og på fritiden. Elevene benytter en app der de registrerer hver reise de foretar til fots, med sykkel eller kollektivtransport. Det skal skilles mellom reiser til skolen, til fritidsaktiviteter og andre reisehensikter. For hver miljøvennlige reise som foretas, får klassen poeng, og til slutt premieres klassene med flest poeng. Kampanjen pågår fortsatt, og skoleåret 2019/2020 blir det andre året app-registreringen gjennomføres. Det er per dags dato ikke gjort noen kartlegging av effektene av kampanjen. Det er heller ikke planlagt noen evaluering av hvordan kampanjen påvirker reisevaner og foreldrekjøring.

Et annet tiltak finner vi i Tolga kommune, i form at kollektivtransporttilbudet «Halv på hel», et tilbud hele befolkningen kunne benytte seg av. Dette var et individuelt tilpasset kollektivtilbud, der brukerne selv kunne bestille transport fra nærmeste bussholdeplass. Dette var altså en blanding av drosjetilbud og ordinært kollektivtilbud. Evalueringen av tiltaket viste at det var ungdom under 20 år som benyttet tilbudet mest, og disse brukte tilbudet hovedsakelig for å reise til fritidsaktiviteter (Skollerud, 2014). Det lokale idrettslaget hadde også tilpasset sine treningstider slik at disse passet med rutetilbudet til Halv på hel. Ungdommene som deltok i evalueringen uttrykte at tilbudet hadde vært viktig for å kunne delta på aktiviteter og å treffe venner. En annen positiv effekt var at ungdommene ble mindre avhengig av foreldrene for å kunne være aktive og sosiale.

I Bærum kommune har det vært prøvd ut et tiltak for å få ungdom til å sykle og gå mer. «U-Go til trening» ble innført som et alternativ til «sykle til jobben aksjonen». Meningen var å bruke spillifisering (gamification) for å få ungdom i alderen 13-18 år til å sykle eller gå til trening. Alle idrettslag ble registrert, og hver gang ungdommene reiste «aktivt» til trening, fikk laget poeng. Poengene fungerte som lodd i en trekning til slutt, der lagene kunne vinne ulike premier. Konkurransen ble gjennomført våren 2018, og evalueringen i ettertid viser at deltakelsen var langt lavere enn hva kommunen hadde håpet. Det er ca. 9000 barn i alderen 13-18 år som er aktive i idrett, og det var kun 55 stykker som registrerte seg til U-Go. Evalueringen viste videre at måten man registrerte seg på var for komplisert, noe som trolig forklarer den lave deltakelsen. Alle deltakere måtte registrere hver aktive reise manuelt på en nettside, noe som var mer omstendelig enn om de for eksempel hadde kunnet bruke en app på telefonen. I tillegg viste evalueringen at informasjonsarbeidet i forkant av tiltaket ikke hadde vært godt nok, og dermed nådde ikke informasjonen om tiltaket ut til ungdommene i stor nok grad. Det er også usikkert om rene holdningskampanjer kan ha en varig effekt på reiseadferd. Det finnes lite forskning på dette blant barn, men blant voksne finnes det noen resultater. Det er i utgangspunktet vanskelig å måle langsiktige effekter, for det første fordi det krever flere målinger over lange tidsperioder som er vanskelig å gjennomføre rent praktisk. For det andre vil det bli vanskeligere å avdekke en effekt etter lang tid, fordi det over tid blir flere andre faktorer som kan påvirke utfallet. Vi har funnet to studier av holdningskampanjer for økt sykling, en fra USA (Wunsch 2016) og en fra Sveits (Rérat 2022). Begge studiene viser en betydelig kortsiktig effekt, med økt sykling mens kampanjen pågår og rett etterpå. Den langsiktige effekten (opp til 5 år) er imidlertid svakere: i årene etter kampanjen var det under halvparten som fortsatte å sykle regelmessig. Begge studiene påpeker at holdningskampanjer bør kombineres med andre tiltak – som utbedring av sykkelinfrastruktur – dersom de skal være vellykkede.

---

<sup>3</sup> <https://www.kristiansand.kommune.no/aktuelt/inviterer-ungdomsskoler-til-den-gronne-kampen/>

Vi har funnet dokumentasjon på kun ett tiltak rettet mot transport til fritidsaktiviteter som har vært prøvd ut på barn i barneskolealder. Ruter har samarbeidet med Bærum kommune og Stabæk Fotball om tiltaket «Aldersvennlig transport», der Stabæks medlemmer transporteres til fotballtrening med Ruters minibusser. Tiltaket har vært gjennomført som en pilot fra januar 2018 til sommeren 2019, og transporttilbudet har vært rettet mot ca. 190 barn i alderen 6 til 9 år. Tilbudet var utformet slik at barna ble hentet med buss på skolen etter skoleslutt og transportert til trening, og deretter transportert hjem eller til et stoppested i nærheten av hjemmet etter trening. Deltakerne betalte for tjenesten med vanlig månedskort for kollektivtransport.

I januar 2019 utarbeidet Ruter en foreløpig evaluering av piloten (Ruter et al., 2019). Evalueringen er basert på flere kriterier, som kostnader og inntekter, kundetilfredshet og gevinster i form av miljøbesparelser og endrede reisevaner.

Ruter gjennomførte en brukerundersøkelse underveis i piloten, og resultatene viser at både foreldre, barn og Stabæk fotball er svært fornøyd med tilbudet. Ni av ti respondenter svarer at de er godt fornøyd eller svært fornøyd med tilbudet, og åtte av ti svarer at tilbudet bidrar til å redusere stress i hverdagen. For Stabæk Fotball har tiltaket vært positivt fordi mengden biler rundt treningsanlegget er betydelig redusert. Svarene i brukerundersøkelsen tyder også på at tiltaket har hatt en effekt på bilbruk. 93 prosent av respondentene svarer at de ville hentet barnet sitt med bil dersom de ikke hadde hatt dette tilbudet. I tillegg svarer 32 at de reiser oftere med kollektivtransport også til andre formål etter at piloten startet opp. Dersom man skulle fått til et tilsvarende transporttilbud uten subsidiering, måtte billettprisen vært over tre ganger så høy. Evalueringen konkluderer også med at det var noen utfordringer knyttet til driften av transporttilbudet. Delvis skyldes det at man har måttet gjøre en del planlegging og registrering av turer manuelt, fordi det var en pilot og det ikke har vært mulighet for å utvikle digitale løsninger. I tillegg har var systemet komplisert å bruke for foreldre og barn, som førte til mangelfulle registreringer og bomturer (altså at barn ikke har møtt opp til avtalt henting). Evalueringen viser et behov for mer effektive og enkle digitale løsninger for å planlegge og registrere turer, særlig dersom tilbudet skal skaleres opp i omfang. Evalueringen viser altså at tiltaket har vært vellykket med tanke på brukertilfredshet og redusert bilbruk, men at det kan være utfordrende å oppskalere tilbudet uten forbedrede digitale løsninger.

## 3 Metode

Prosjektet har bestått av tre ulike faser: 1) Identifisere barrierer og muligheter for å redusere foreldrekjøring til idrettsaktiviteter 2) Utvikling av tiltak og for å redusere foreldrekjøring til idrettsaktiviteter, 3) Evaluering av effekten av tiltakene, samt revidering av tiltakene. De ulike fasene, og hvilke metoder som er blitt benyttet i disse, vil bli beskrevet nedenfor.

### 3.1 Øke kunnskap om barrierer og muligheter

I den første delen av prosjektet var formålet å få kunnskap om barns reisevaner til idrettsaktiviteter, om barrierer for bruk av alternativer til bil og hva som kan forklare at mange foreldre kjører sine barn til idrettsaktiviteter. Et annet formål var å få kunnskap om hvordan foreldre vurderer ulike muligheter og tiltak for å redusere foreldrekjøring.

I denne første delen har vi benyttet oss av såkalt metode-miksing, som er en ofte brukt metode på fagområder det er lite kunnskap om fra tidligere. Vi gjennomførte først kvalitative intervjuer med foreldre og ulike representanter fra ulike idrettslag for å bygge opp hypoteser omkring barrierer og muligheter for å redusere foreldrekjøring. Deretter gjennomførte vi spørreundersøkelse blant foreldre for å kunne teste ut hypotesene på et større datamaterialet. På denne måten har vi forsøkt å utvikle forklaringsbaserte teorier (Mjøset 2009a, 2009b). Disse teoriene er kontekstbaserte, dvs. at de vil kunne generaliseres til kontekster som likner den i Bærum kommune.

#### 3.1.1 Kvalitative intervjuer med representanter fra idrettslag

Vi startet med å gjennomføre intervjuer med representanter fra noen av idrettslagene i kommunen og med foreldre til barn som deltok i fritidsaktiviteter. Representanter fra idrettslagene ble intervjuet på telefon i november og desember 2019. Bærum kommune har en rekke idrettslag og grupper innenfor et stort spenn av ulike idretter. I følge aktivitetstall fra 2017 er det 91 grupper som har minst ti medlemmer i alderen 6-12 år i kommunen. De største gruppene er Fossum ILs skigruppe med 1 320 medlemmer og Øvrevoll Hosle ILs fotballgruppe med 998 medlemmer.

Vi har gjennomført intervjuer med representanter fra seks idrettslag. Vi kan dele disse idrettslagene i to grupper: **Breddelag** med relativt mange deltakere i ulike idretter, og mer **spesialiserte** lag med færre medlemmer i én eller et par idretter. Mens breddelagene preges av et lokalt nedslagsfelt, der de fleste medlemmene bor i nærområdet, har de spesialiserte lagene i større grad medlemmer fra hele Bærum kommune. Tabellen nedenfor viser hvilke idrettslag vi har intervjuet, om disse er breddelag eller spesialiserte, og hvor mange medlemmer de har i aldersgruppen 6-12 år.

Tabell 3.1: Utvalg intervjuer med idrettslag.

Idrettslag	Idretter	Antall medlemmer (6-12 år)
Bærums Verk idrettsforening (BVIF)	Fotball, langrenn*	>1 000
Snarøya sportsklubb	Fotball, håndball, bandy*	>1 000
Øvrevoll og Hosle IL (ØHIL)	Fotball, håndball, langrenn, bandy, alpint*	>1 500
Jar IL	Ishockey, kunstløp**	850
Ippon Judo	Judo**	350
Eiksmarka tennisklubb	Tennis**	350

\*Breddelag, \*\*Spesialiserte lag



### 3.1.2 Kvalitative intervjuer med foreldre

Etter intervjuene med representanter fra idrettslagene, ble det gjennomført intervjuer med ni foreldre som har barn i idrettslag i Bærum kommune. Intervjuene ble gjennomført på telefon i februar og mars 2020<sup>4</sup>. Foreldrene ble rekruttert gjennom et invitasjonsbrev, der Bærum kommune og TØI sto som avsender. Idrettslagene distribuerte brevet på epost til sine medlemmer. I brevet informerte vi kort om prosjektet. Foreldre som var interesserte i å stille til intervju, kunne legge igjen sin kontaktinformasjon i et spørreskjema som det var lenket til.

Hver av de ni familiene har ett til fire barn i alderen 6-14 år. Familiene bor spredt i store deler av kommunen, fra Rykkinn og Sandvika i vest, til Haslum og Snarøya i sør/øst. Idrettsaktivitetene barna deltar i er også geografisk spredt i hele kommunen. Familiene preges av ulike størrelser og aktivitetsnivå, fra enslige foreldre med ett barn til større søskenflokker. Enkelte barn deltar i kun én idrett, mens andre er aktive i fire til fem ulike idretter.

### 3.1.3 Spørreundersøkelse blant foreldre

Til slutt i denne fasen ble det gjennomført en spørreundersøkelse blant foreldre med barn som deltar i organisert idrett i Bærum kommune. Spørreundersøkelsens inneholdt spørsmål om barns reisevaner til og fra organisert idrettsaktiviteter, barrierer og muligheter for å redusere foreldrekjøring, samt holdninger til ulike tiltak for å redusere foreldrekjøring. I utformingen av spørreundersøkelsen tok vi utgangspunkt i de funnene vi hadde innhentet i dybdeintervjuene, spesielt når det gjaldt spørsmålene om barrierer for bruk av alternative transportmåter enn å kjøre barn til idrettsaktiviteter. Også tidligere forskning om hva som kan påvirke barns reisevaner ble brukt som kilde for å utforme skjemaet (se kapittel 2). Spørreundersøkelsen ble gjennomført høsten 2020 (oktober til november). Foreldrene ble rekruttert gjennom et invitasjonsbrev som idrettslagene sendte ut til sine medlemmer, der deltakerne kunne klikke på en lenke for å åpne undersøkelsen. Vi sendte ut én purring i tillegg til den første invitasjonen. Det var til sammen 416 foreldre som besvarte undersøkelsen. Vi har ikke mulighet til å si noe om svarprosent, fordi det er ukjent hvor mange foreldre som faktisk fikk tilsendt spørreskjemaet fra idrettslaget. I vår undersøkelse er andelen parhusholdninger noe høyere enn SSB sin statistikk viser. SSBs statistikk sier at blant husholdninger med barn på 6-17 år i Norge er 78 prosent par. I vårt utvalg er det 92 prosent parhusholdninger (Statistikkbanken SSB, privathusholdninger etter husholdningstype 2020). I våre data finner vi ikke store forskjeller i antall ganger et barn har en treningsaktivitet og hvor ofte de blir kjørt etter om de bor sammen med foreldrene eller ikke. Ifølge SSB (Statistikkbanken, Inntekt etter husholdninger 2020) er medianinntekten til et par med barn i alderen 0-17 år i Bærum 1,6 millioner Kr. I vår undersøkelse har vi ikke mulighet til å se på medianinntekten, men vi finner at 75 prosent har en samlet husholdningsinntekt på 1 million kr eller mer<sup>5</sup>. På denne bakgrunn, antar vi at utvalget er relativt representativt for foreldre med aktive barn (6-12 år) i organisert idrett, og dermed også for deres barn.

## 3.2 Utvikling av tiltak

For å utvikle tiltakene som skulle prøves ut i prosjektet ble det gjennomført tre workshops:

- 1) Den første workshopen ble gjennomført med representanter fra ulike idrettslag, kommunen, samferdselsetater og transportaktører. I workshopen ble resultatene fra fase 1 i prosjektet lagt frem. Disse resultatene sier noe om barrierer for å reise med andre måter enn bil til idretts-

<sup>4</sup> Alle intervjuene ble gjennomført før de nasjonale og lokale tiltakene knyttet til Koronapandemien ble innført.

<sup>5</sup> 29 prosent har en samlet husholdningsinntekt på 1-1,59 mill kr, 26 prosent en husholdningsinntekt på 1,6-1,99 mill kr, og 25 prosent en husholdningsinntekt på 2 mill kr eller mer.

aktiviteter, og hvilke faktorer som er viktig for om man velger å kjøre bil eller ikke. I denne workshopen diskuterte deltakerne hvilke tiltak som ville tilfredsstille foreldres behov i hverdagslivet, og som også kunne overkomme deres opplevde barrierer for at deres barn skulle bruke andre transportmidler enn bil til idrettsaktiviteten. En oversikt over forslag til tiltak fra workshopen finnes i vedlegg 2 (se Workshop).

- 2) Den andre workshopen ble gjennomført med 11 foreldre og 2 barn som er aktive i et idrettslag i Bærum kommune. I tillegg deltatt et par representanter fra idrettslag i Bærum kommune. Deltakerne som ble delt inn i fem grupper med hver sin moderator fra prosjektpartnerne (Bærum kommune, TØI og Spond). Disse ble også presentert for resultatene om barrierer og faktorer som påvirker foreldrekjøring, samt listen over tiltak som ble identifisert i den første workshopen. Det ble mye engasjement og diskusjon rundt spørsmålet om hva som kan forklare hvorfor foreldre kjører barnet til idrettsaktiviteter, men etter en stund ble det også i denne workshopen utformet en liste med forslag til ulike tiltak som foreldre og barn ønsket seg. For en oversikt over denne listen se vedlegg 2 (se Workshop 2).
- 3) I den tredje og endelige workshopen, var det igjen deltakere fra idrettslag, kommunen og transportaktører som deltok. I denne workshopen skulle deltakerne drøfte hvilke tiltak det faktisk var mulig å gjennomføre i prosjektet. Alle tiltakene som skulle bli prøvd ut skulle være sosialt bærekraftige i den forstand at ingen barn skulle ekskluderes fra å kunne ta del i tiltakene pga. av manglende økonomiske evner. I tillegg skulle minst ett av tiltakene fremme aktiv transport. Formålet var å innskrenke listene fra de to første workshopene, ved å se på tiltak som gikk igjen i begge og hva som var realistisk å gjennomføre. For å få tak i fordeler og ulemper ved ulike tiltak, hva som må gjøres hvis tiltakene skal implementeres og hvilke tiltak deltakerne har mest tro på ble det gjennomført en undersøkelse blant deltakerne i workshopen, se vedlegg 2 (se workshop 3). Disse resultatene ble til slutt diskutert i prosjektgruppa og følgende tiltak ble valgt ut for å prøve ut i prosjektet:
  - En holdningskampanje for å få flere til å sykle
  - Relokalisering av idrettsaktiviteter fra idrettslagets fasiliteter til SFO
  - Skibuss – dvs. busstransport til langrennstrening. I denne bussen kunne også foreldre sitte på dersom de ønsket å være med på treningen.

Bærum kommune hadde hovedansvaret for disse workshopene og for å implementere tiltakene. Resultatene fra de ulike workshopene er nærmere beskrevet i vedlegg 2.

## 3.3 Evaluering av effekter

### 3.3.1 Kvalitative intervjuer med foreldre og representanter fra idrettslagene

Etter at tiltakene hadde blitt gjennomført, gjennomførte vi nye kvalitative intervjuer for å evaluere effektene av tiltakene. Vi gjennomførte intervjuer med 10 foreldre til barn som hadde deltatt i de ulike tiltakene<sup>6</sup>, samt med prosjektlederne hos de ansvarlige idrettslagene. Formålet med disse intervjuene var både å kartlegge hvor god kjennskap foreldrene hadde til de gjennomførte tiltakene, hvordan de opplevde tiltakene og hvilken effekt de mente de hadde på foreldrekjøring, samt hvilke tanker de hadde om mulig revidering og gjentakelse av tiltakene. Vi rekrutterte foreldre på samme måte som i de første intervjuene: invitasjonsbrev fra Bærum kommune og TØI, som ble distribuert via epost av idrettslagene. Alle intervjuene som omhandlet tiltakene ble gjennomført i oktober og november 2022.

---

<sup>6</sup> Tre foresatte fra sykkelkampanjen, tre foresatte fra SFO-trening og fire foresatte fra skibuss tiltaket.



### 3.3.2 Spørreundersøkelse om sykkelkampanjen

Vi har også gjennomført en spørreundersøkelse blant foreldre for å kartlegge effekten av sykkelkampanjen. På forespørsel fra TØI sendte idrettslagene ut en invitasjon med lenke til en undersøkelse til alle foreldre som deltok i kampanjen. Undersøkelsen ble gjennomført som et kontrollert kvasi-eksperiment, der vi samlet inn data blant deltakerne og blant en kontrollgruppe fra idrettslag som ikke deltok på tiltaket<sup>7</sup>.

Det ble gjennomført to spørreundersøkelser: en før tiltaket startet, og en etter tiltaksperioden. Sykkelkampanjen ble gjennomført i mai 2022, og spørreundersøkelsene ble sendt ut i slutten av april og i begynnelsen av juni.

Spørreundersøkelsen er et forsøk på å avdekke faktiske årsakssammenhenger, hvor vi kunne undersøke om det skjedde en endring i sykkelbruk og foreldrekjøring etter at tiltaket var gjennomført, og om denne endringen var større blant de som gjennomførte tiltaket enn blant kontrollgruppen. Dersom vi finner at observert endring i forsøksgruppen er ulik observert endring i kontrollgruppen, kan vi anslå at endringen er forklart av tiltaket (sykkelkampanjen) og ikke av andre forhold

Det var 96 foreldre som svarte på den første spørreundersøkelsen, og 59 av disse som også svarte på den andre. Av disse var 28 foreldre til barn i idrettslag som hadde gjennomført kampanjen, og 31 var i kontrollgruppen. Det var altså disse 59 vi brukte som grunnlag for å måle effektene av kampanjen.

---

<sup>7</sup> Det er et kvasi-eksperiment fordi vi ikke kan ha kontroll på alle faktorer som virker inn på forsøksgruppen og kontrollgruppen. Kontrollgruppen besto av foresatte til barn i andre idrettslag (IL Jutul, IL Jardar og Bærums Verk Hauger IF), som var sammenlignbare med kampanjedeltakerne med tanke på aktivitetstype og alder,

## 4 Barneidrett og barns reisevaner i Bærum

I dette kapittelet redegjør vi for barns aktivitetshverdag og reisevaner til organisert idrett. Dette er viktig bakgrunnskunnskap både for å forstå foreldres og barns behov knyttet til transport, barrierer for å bruke mer miljøvennlige transportmåter enn bil til organisert idrett og muligheter for å redusere foreldrekjøring, som vil bli belyst i kapittel 5 og 6. Analysene bygger på data fra spørreundersøkelsen som gikk til flere idrettslag, med 416 respondenter (se kapittel 3.1.3)<sup>8</sup>. Til slutt i kapittelet presenterer vi en beregning av hvor mye CO<sub>2</sub>-utslipp foreldrekjøring til organisert idrett utgjør i løpet av en uke.

### 4.1 Barns transportmiddelbruk til idrettsaktiviteter

I snitt deltar hvert barn på tre idrettsaktiviteter i løpet av en uke, se tabell 4.1.<sup>9</sup> Dette er på hverdager, og utenom deltakelse i kamper og turneringer. Antall aktiviteter tilsier at det blir en del transport til idrettsaktiviteter i løpet av en uke. Aktivitetsnivået øker med alder, noe som også er funnet i tidligere studier (Hjorthol og Nordbakke 2015).

Tabell 4.1: Gjennomsnittlig antall idrettsaktiviteter per uke etter aldersgrupper.

Alder	Gjennomsnitt	Antall (N)
6-8 år	2,44	137
9-10 år	3,09	143
11-12 år	3,41	136
Total	2,98	416

De fleste foretar aktiviteter i tidsrommet mellom kl. 16 og kl. 20, som tabell 4.2 viser.<sup>10</sup> Det er ikke store forskjeller mellom aldersgruppene her, men de yngste barna trener i noe større grad i perioden 16.00 til 18.00 enn barna fra 9 år og oppover. Svært få (9 prosent) trener rett etter skolen, dvs. i perioden mellom 13.00-16.00.

Tabell 4.2: Andel som trener på ulike tidspunkt og alder. Prosent. Ubesvarte utelatt.

	6-8 år	9-10 år	11-12 år	Totalt
Rett etter skolen (13:00-16:00)	13	9	9	9
Ettermiddag (16:00-18:00)	41	33	28	34
Kveld (18:00-20:00)	40	50	43	45
Sen kveld (20:00-)	0	0	3	1
Tidspunktet varierer	6	8	17	10
Total	100	100	100	100
N=	136	141	136	413

<sup>8</sup> Det var frivillig å svare og ikke alle respondentene svarte på alle spørsmålene. Noen av totalene som fremkommer i dette kapitlet er derfor lavere enn 416.

<sup>9</sup> Respondentene fikk spørsmål om hvilken idrett de driver, og svarene viser at undersøkelsen har favnet en stor variasjon i idretter: Fotball, håndball, langrenn, alpint, skihopping, basket, ballet, dans, judo, karate, taekwondo, kunstløp, tennis, svømming, bandy, hockey.

<sup>10</sup> Respondentene fikk spørsmål om å oppgi alle lag deres barn er medlem i. For hvert lag fikk de spørsmålet: «Når foregår treningene vanligvis på hverdager?» Vi har her tatt utgangspunkt i det laget de først har oppgitt, med antagelse om at det er det som er «hovedaktiviteten» til barnet.

Respondentene ble også spurt om hvilket sted de vanligvis drar fra når de skal *til* trening. De aller fleste (83 prosent) drar hjemmefra, mens 8 prosent drar fra skolen/SFO. 9 prosent svarer at det varierer hvor de drar fra.

I undersøkelsen ba vi respondentene besvare spørsmål om transportmiddelbruk til og fra idrettslaget forrige gang de trente på en hverdag. Tabell 4.3 viser at de aller fleste blir kjørt, og at andelen som blir kjørt (enten av egne eller andre foreldre/foresatte) er noe høyere hjem fra aktiviteter enn til aktiviteter. Noen flere går og sykler alene eller sammen med andre barn *til* aktiviteten enn *fra* aktiviteten. Dette kan ha sammenheng med at foreldre ikke har tid til å følge barna rett etter kl. 16. At de i større grad blir hentet, kan ha sammenheng med at de synes det er for sent/for mørkt til at barnet skal gå eller sykle hjem på egenhånd, eller at barna er for slitne til å gå eller sykle etter trening. Vi kommer nærmere inn på ulike begrunnelser for foreldrekjøring i kapittel 5.

Tabell 4.3: Andel som bruker et gitt transportform til og fra trening forrige gang. I prosent. Ubesvarte utelatt.

	Til trening	Fra trening
Til fots alene	3	2
Til fots med følge av voksne	5	4
Til fots sammen med andre barn, uten voksne	3	2
Syklet alene	6	4
Syklet med følge av voksne	4	4
Syklet sammen med andre barn, uten voksne	4	4
Aktivitetstransport organisert av idrettslaget	5	4
Ordinær kollektivtransport (rutebuss, trikk etc)	2	1
Ble kjørt med bil av foresatt	58	60
Ble kjørt med bil av andre enn egne foreldre	11	14
Total	100	100
N=	407	405

Til sammenlikning er det langt flere som sykler eller går til skolen: I sommerhalvåret er det 95 prosent som sykler eller går til skolen, mens i vinterhalvåret er det 90 prosent som gjør det samme (se vedlegg 1, tabell V1 og V2). Vi finner ingen sammenheng mellom i hvilken grad man kjører bil til idrettsaktiviteter og kjøring til skole (se vedlegg 1, tabell V2 og V3). Til kamper og cuper er bilandelen enda høyere, over 90 prosent (se vedlegg 1, tabell V3).

Tabell 4.4 viser at andelen som blir kjørt av foreldre (egne eller andres) til idrettsaktiviteter faktisk øker med alder. Trolig skyldes dette at de yngre barna benytter seg av aktivitetstransport organisert av idrettslaget og også går til fots i større grad enn de eldre barna, som også framgår av tabell 4.4. Når det gjelder sykling, viser tabellen at andelen barn som sykler enten alene eller sammen med andre barn øker med alder.

Tabell 4.4: Andel som bruker en gitt transportform til trening (forrige gang) etter alder. I Prosent. N=407. Ubesvarte utelatt.

	6-8 år	9-10 år	11-12 år
Til fots alene	2	1	5
Til fots med følge av voksne	11	2	2
Til fots sammen med andre barn, uten voksne	2	4	3
Syklet alene	1	6	9
Syklet med følge av voksne	7	4	1
Syklet sammen med andre barn, uten voksne	1	6	6
Aktivitetstransport organisert av idrettslaget	10	4	1
Ordinær kollektivtransport (rutebuss, trikk etc)	3	1	1
Ble kjørt med bil av foresatt	54	62	58
Ble kjørt med bil av andre enn egne foreldre	9	10	14
Totalt	100	100	100
N=	134	141	132

At de yngre barna i større grad går til fots enn eldre barn, skyldes trolig at deres aktiviteter ligger nærmere bolig, som vist i tabell 4.5. Forskjellen mellom gjennomsnittlig avstand til en idrettsaktivitet blant 6-åringene er signifikant forskjellig fra den for 12-åringene ( $p < 0,001$ , t-test).

Tabell 4.5: Gjennomsnitt avstand i kilometer til idrettsaktivitet (det oppgitte primærlaget) og alder. Ubesvarte utelatt.

Alder	Gjennomsnittlig avstand (km)	N	Std. avvik
6	2,05	28	1,170
7	2,25	44	2,339
8	2,77	54	2,178
9	3,74	62	3,948
10	4,20	73	3,815
11	4,46	74	4,580
12	5,11	56	4,638
Total	3,73	391	3,798

Gjennomsnittlig avstand til idrettsaktiviteter fra hjemmet er 3,7 km. De aller fleste (66 prosent) har kun 3 kilometer eller kortere avstand hjemmefra til treningssted. 50 prosent har 2 km eller kortere mellom bolig og treningssted. Noen få med svært lange avstander trekker gjennomsnittet opp (se vedlegg , tabell V4). Det finnes altså et stort potensial for å øke både gange og sykling.

Det er også en klar og sterk sammenheng mellom foreldrekjøring (egne eller andre foreldre) og avstand, som vist i tabell 4.6.

Tabell 4.6: Andel som bruker bil (egne eller andre foreldre) til trening (primærlag) sist gang etter avstand i kilometer (til primærlag). \* I prosent. N=389. Ubesvarte utelatt.

	Under 1 km	1-1,99	2--2,99	3-3,99	4-4,99	5 eller høyere	Total
Bil (egne eller andre foreldre)	19	42	72	84	86	94	70
Andre transportmidler	81	58	28	16	14	6	30
Totalt	100	100	100	100	100	100	
N=	31	87	90	63	22	94	387

\*Kji-kvadrat test;  $p < 0,001$

Av de som reiser med bil til trening er det hhv 16 prosent som har en distanse på under 2 kilometer fra bolig til treningsstedet (primærlag) og 40 prosent som har en distanse på under 3 kilometer (se vedlegg 1, tabell V5).

## 4.2 Kjøring av barns til trening og CO<sub>2</sub>-utslipp

Analysen av data fra spørreundersøkelsen viser at foreldre i Bærum i snitt kjører 3,2 ganger (std. avvik 2,793) barn til idrettsaktiviteter i løpet av en uke. Kun 14 prosent oppgir at ikke kjørte barnet til en idrettsaktivitet forrige uke. Ca. halvparten (av N=416) oppgir at de også hadde med andre bilen en eller flere ganger da de kjørte til organisert idrett i forrige uke.<sup>11</sup> I snitt utgjorde dette én tur per person i forrige uke (std. avvik 1,562). Totalt utgjorde kjøring til organisert idrett 20,5 km i snitt per person i løpet av en uke (std. avvik 26,984).

For å beregne hvor mye foreldrekjøringen utgjør i CO<sub>2</sub>-utslipp må vi kombinere data fra ulike kilder. For det første må vi vite hvor mange aktive barn det er i Bærum kommune i alderen 6-12 år. Deretter må vi anslå hvor mange som kjører med elbil, bensinbil og dieselbil, og hvor mye CO<sub>2</sub>-utslipp henholdsvis bensin- og dieseler står for per kilometer. Til disse beregningene kombinerer vi data fra spørreundersøkelsen vår med medlemstall fra idrettslagene i Bærum kommune og SSB sine beregninger av gjennomsnittlig CO<sub>2</sub>-utslipp. Medlemstallene fra Bærum idrettsråd viser at det var totalt 15 229 medlemmer i alderen 6-12 år i kommunens idrettslag i 2022. Men her vil det være dobbelttelling dersom det samme barnet er medlem i flere idrettslag. Fra spørreundersøkelsen vår vet vi at 54 prosent av respondentene er medlem i bare ett idrettslag, 35 prosent er medlem i to lag, åtte prosent er medlem i tre lag og tre prosent er medlem i fire eller flere lag. Basert på dette kan vi regne ut at det er omtrent 9 500 barn i Bærum kommune som er medlem i minst ett idrettslag.

9 500 multiplisert med 20,5 km per person per uke, gir **194 750** kjørte kilometer med bil til organisert idrett per uke.

Fra spørreundersøkelsen vår vet vi at et flertall av foreldrene kjører elbil eller hybridbil. På spørsmål om drivstoff til den bilen husholdningen bruker oftest (som vi antar er den som brukes til kjøring til trening) svarer 48 prosent at bilen er elektrisk, 12 prosent at det er en hybridbil, mens bensin- og dieselbiler utgjør henholdsvis 11 og 29 prosent. Det betyr at det kjøres **21 422 km med bensinbiler** og **56 477 km med dieseler per uke**. Gjennomsnittlige utslippstall for bensin og dieseler er på henholdsvis 0,16 og 0,13 kg CO<sub>2</sub> per kilometer, ifølge SSB<sup>12</sup>. Vi antar at utslipp fra elbil og hybridbil er null, og ser bort fra andre utslipp enn CO<sub>2</sub>. Med disse gjennomsnittstallene kan vi slå fast at foreldrekjøring til organisert idrett i Bærum kommune står for **10,77 tonn CO<sub>2</sub>-utslipp per uke**<sup>13</sup>. For å sette dette tallet i perspektiv: i 2020 slapp en gjennomsnittsnordmann ut 9,3 tonn klimagasser (CO<sub>2</sub>-ekvivalenter)<sup>14</sup>. Den ukentlige foreldrekjøringen i Bærum utgjør dermed omtrent det samme utslippet som hver nordmann slipper ut

<sup>11</sup> Foreldrene fikk spørsmålet: Kan du anslå omtrent hvor mange ganger du kjørte barnet til eller fra organisert idrett i forrige uke? Vennligst tell turer til og fra trening hver for seg. Dersom du kjørte til og fra treningen en dag, utgjør dette to ganger». Respondentene skulle svare på antall kjørte turer med bare egne barn og antall kjørte turer der andre barn satt på.

<sup>12</sup> <https://www.ssb.no/natur-og-miljo/artikler-og-publikasjoner/hva-pavirker-utslipp-til-luft-fra-veitrafikk>

<sup>13</sup> Det må imidlertid bemerkes at det er mange usikkerheter knyttet til disse beregningene. For det første er det ikke sikkert at utvalget i spørreundersøkelsen er representativt for alle aktive barn i Bærum kommune. For det andre kan det være variasjon i utslippstallene, for eksempel dersom kjøring til fritidsaktiviteter generer høyere utslipp enn annen kjøring. Dessuten kan vi ikke vite sikkert at fordelingen mellom ulike drivstofftyper er korrekt.

<sup>14</sup> <https://energiogklima.no/klimavakten/utslipp-per-innbygger/>

per år. Beregningen har imidlertid ikke tatt hensyn til evt. «dobbel-kjøringer», dvs. at noen foreldre ikke er med på treningen, men kjører frem og tilbake to ganger for å hhv bringe og hente barna.

### 4.3 Oppsummering

Barn i Bærum kommune er svært aktive i organiserte idrettsaktiviteter. I snitt deltar hvert barn på tre idrettsaktiviteter i løpet av en uke. Antallet gjennomsnittlige aktiviteter i løpet av en uke øker med alder. De fleste aktivitetene finner sted i tidsrommet mellom kl. 16 og kl. 20. De fleste blir kjørt i bil av egne foreldre (58 prosent) eller av andres foreldre (11 prosent) til slike aktiviteter. Det er en sterk sammenheng mellom foreldrekjøring (egne eller andres foreldre) og avstand til idrettsaktiviteter. Jo lenger avstand, jo høyere andel blir kjørt i bil. Noen flere blir kjørt i bil *fra* trening enn *til* trening (74 mot 69 prosent). 25 prosent oppgir at de går eller sykler til trening, enten alene eller i følge med andre voksne/barn. Det er langt flere av de yngste barna (6-8 år) som går til trening enten alene eller i følge med andre enn de eldste barna (9-12 år). Dette skyldes trolig at aktivitetene til yngre barn ligger nærmere bolig enn aktivitetene til eldre barn. Likevel, barns selvstendige transport øker med alder; de eldste barna går eller sykler til trening *alene* i større grad enn de yngste barna. 5 prosent av de eldste barna bruker aktivitets-transport til trening, men andelen er høyere blant de yngste (10 prosent). Veldig få bruker ordinær kollektivtransport (2 prosent) til trening, uavhengig av alder. I snitt kjører hver familie 20,5 kilometer til organiserte idrettsaktiviteter i løpet av en uke (i forbindelse med det barnet det er spurt om i undersøkelsen). Våre beregninger tyder på at foreldrekjøring til organisert idrett i Bærum kommune totalt utgjør 10,77 tonn CO<sub>2</sub>-utslipp per uke.

## 5 Barrierer for redusert foreldrekjøring

Formålet med dette kapittelet er å få mer kunnskap om hva som kan forklare foreldrekjøring til idrettsaktiviteter, både med utgangspunkt i kvalitative og kvantitative data. Forklaringene er trolig sammensatte og komplekse.

Vi starter kapittelet med en gjennomgang av funn fra intervjuene med representanter fra idrettslag og med foreldre som har barn som er aktive i idrett i Bærum. I disse kvalitative intervjuene har vi fokusert på hva som er *barrierer* for å redusere foreldrekjøring. Slik vi definerer det her, er dette ulike barrierer som hindrer at barn reiser på andre måter enn med bil til idrettsaktiviteter. Det gjelder på den ene siden betraktninger om ulemper knyttet til andre transportmåter enn foreldrekjøring (gange, sykkel, samkjøring og kollektivtransport) og på den andre siden hva slags fordeler bilen har både sammenliknet med disse transportmåtene og i seg selv. I spørreundersøkelsen<sup>15</sup> ble det spurt mer direkte om grunner til at man kjører barnet til idrettsaktiviteter. I tillegg presenteres resultater fra en multivariat analyse av hvilke individuelle og kontekstuelle faktorer som øker sannsynligheten for å kjøre bil til trening. Til slutt i kapittelet sammenholdes resultatene fra de kvalitative og kvantitative delene og det konkluderes på bakgrunn av dette.

### 5.1 Resultater fra kvalitative intervjuer

#### 5.1.1 Kvalitative intervjuer med idrettslagene

Alle idrettslagene vi har intervjuet har treningsaktivitet både på tidlig ettermiddag/etter skoletid (kl. 13:00-17:00) og på kveldstid (etter kl. 17:00). De tidlige treningene skjer rett etter skoletid, eller i forbindelse med skolefritidsordning (SFO), og mange barn reiser direkte fra skolen/SFO til trening. Alle idrettslagene som er intervjuet tilbyr en eller annen form for skyssordning (aktivitetstransport) for barn fra skolen/SFO. Flere av idrettslagene bruker busselskap eller drosjer som står for kjøring av barn. Andre steder henter trenerne barna på skolen og tar følge med dem, enten til fots eller med kollektivtransport, til trening. Felles for alle ordningene er at barna bare skysses fra skolen til trening. De må komme seg hjem fra trening selv, og mange blir da hentet av foreldre.

Som nevnt i metodekapittelet (kapittel 3,) har breddelagene flere medlemmer enn de spesialiserte lagene. I tillegg det også forskjell i hvor medlemmene kommer fra. Deltakerne i breddelagene kommer gjerne fra nærområdet og går på de lokale skolene, mens de spesialiserte lagene tiltrekker seg medlemmer fra store deler av kommunen. Breddelagene tilbyr gjerne ulike idretter, og transportvaner og -muligheter varierer mye mellom de ulike idrettene. Intervjuene har vist at fotball- og håndballtreninger gjerne foregår på lokale baner, i nærheten av der deltakerne bor. Vinteridretter som langrenn og alpint foregår på noen få steder i kommunen, og innebærer gjerne at barna må reise lenger til trening enn de må til fotball/håndball. Vinteridrettene krever også mer utstyr, noe som gjør det vanskeligere for barna å reise uten bil. En fordel med breddelagene er at barna bor ganske nærme hverandre, og kjenner hverandre ofte fra skolen eller andre aktiviteter. Det gjør det lettere å få til samkjøring, både fordi det er god kontakt mellom foreldrene, og fordi foreldre slipper å kjøre lange omveier for å plukke opp andre barn.

Respondentene fra idrettslagene nevner flere barrierer som de mener er viktige årsaker til den høye andelen foreldrekjøring:

- Den viktigste barrieren som hindrer redusert bilkjøring ser ut til å være **tid** og **tidsbruk**. Å kjøre bil til trening tar betraktelig mindre tid enn å reise på andre måter, og i en hektisk hverdag er

<sup>15</sup> Den generelle spørreundersøkelsen blant 416 foreldre med aktive barn i Bærum kommune

tiden så dyrebar at de færreste velger å la bilen stå. Avstanden til treningsstedet, og mangelen på et effektivt kollektivtilbud, er medvirkende årsaker til at bil er det tidsmessig mest effektive transportmiddelet.

- En annen barriere som oppgis av mange er **trygghet**. Det er mange foreldre som kvier seg for å sende små barn alene til trening, enten med kollektivtransport, med sykkel eller til fots. Derfor foretrekker de å kjøre barna. Denne barrieren er naturlig nok viktigere blant foreldre til de yngste barna.
- En tredje barriere, som nevnes av enkelte idrettslag, er at man må ha med mye **utstyr** til og fra trening. Dette gjelder spesielt ski som skal medbringes til langrenn- og alpintrening, og store bager med skøyter og beskyttelsesutstyr til ishockeytrening. På grunn av plassmangel var det ingen av idrettslagene med is-idretter som kunne tilby barna å lagre bagene sine på treningsanlegget over lang tid. Snarøya bandy tilbyr foreldre å levere utstyr på banen på morgenen, slik at barna ikke behøver å bære dette selv fra skolen til trening. Men utstyret kan ikke lagres over natten, slik at foreldrene må hente det etter trening.
- Den siste barrieren idrettslagene nevner, er foreldres ønske om **deltakelse** på trening. Mange foreldre er til stede på trening, som en måte å tilbringe tid med barna sine. I tillegg til foreldrenes egne ønsker, er det også ofte et behov for foreldre på trening, som kan være hjelpetrener eller på andre måter hjelpe til med gjennomføring av treningene.

### 5.1.2 Kvalitative intervjuer med foreldre

Når vi skal utvikle tiltak for å redusere foreldrekjøring, er det viktig å ha kunnskap om familiers hverdagsliv, transportmiddelbruk og reiseaktivitet. Det er også av betydning å ha kunnskap om hvordan foreldre opplever hverdagen, logistikkbehovet som barns fritidsaktiviteter medfører og ulike tidsbegrensninger som har betydning for transport. Ikke minst er det viktig å få kunnskap om hva foreldrene anser som de viktigste grunnene til foreldrekjøring og bilbruk.

Også i de kvalitative intervjuene finner vi at bilkjøring er den mest vanlige reisemåten til idrettsaktiviteter blant de foreldrene vi intervjuet. Svært få av barna i de familiene vi har intervjuet, bruker kollektivtransport. Noen går eller sykler. De fleste av foreldrene vi har intervjuet mener at foreldrekjøring er raskere og tryggere enn andre transportmidler, og at det krever mindre planlegging. Samtidig varierer mengden bilkjøring med alder, sesong, reisevei og type idrett barna deltar i.

#### *Bilen – et redskap for å overkomme tidsbegrensninger i en travel hverdag*

Foreldrene forteller at barnas aktivitetshverdag påvirker hele familien, både i hvordan de organiserer ulike aktiviteter og hvordan de reiser til andre gjøremål. Mange oppgir at de ofte må reise tidligere fra jobb enn de egentlig skulle ønske, fordi de skal kjøre barna til eller fra trening, eller for å rekke å lage middag før barna skal på trening. En vanlig effekt av barnas aktiviteter er at foreldre kjører bil til jobb for å være fleksible og ha kortere reisetid enn om de skulle benyttet kollektivtrafikk. For noen er dette nødvendig for å rekke hjem i tide til å kjøre barna på trening. Samtidig er det en familie som forteller at mor må reise kollektivt til jobb, fordi de bare har én bil. Når mor som er sykepleier skal jobbe på kveldstid, må hun ta bussen fordi faren skal kjøre sønnen på trening. Barns aktiviteter påvirker også andre søsken. I den nevnte familien har de også en yngre datter. Når mor er på jobb og far kjører sønnen på trening, må lillesøsteren være med. Det hender også at andre familiemedlemmer bidrar for å få hverdagslogistikken til å gå opp. I én familie er det hovedsakelig besteforeldrene som kjører sønnen (8 år) til trening. Dermed slipper far å reise tidlig hjem fra jobb. Faren forteller også at besteforeldrene setter pris på dette, fordi de da får tilbragt tid med barnebarnet. Intervjuene viser klart at barns aktiviteter legger føringer på hvordan tiden i barnefamilier er strukturert. Eksemplene fra intervjuene over viser tydelig at familien er et sysselsettingssystem (jf. Wadel 1983, kapittel 2) med en rekke koblingsrestriksjoner (jf. kapittel 2) der bilen brukes som et redskap for utvide handlingsfeltet (jf. kapittel 2) for at barna skal få gjennomført sine fritidsaktiviteter.



*Bilen – et redskap for å overkomme avstander*

Avstanden fra hjemmet til treningen er også en viktig faktor som blir trukket frem av de vi har intervjuet, og henger tett sammen med andre tidsbegrensninger barnefamilier opplever i hverdagen. Jo lenger reisevei, desto lenger tid vil ta det ta å gå og sykle, noe foreldrene opplever at de ikke har tid til. Som vist i kapittel 4, øker andelen bilbruk med avstand. Avstand henger også tett sammen med de ulike typene idretter barna deltar i. Mens breddelagene for det meste har medlemmer som bor relativt konsentrert i ett område, har de spesialiserte lagene medlemmer fra store deler av kommunen. Dermed er avstanden til trening generelt kortere blant breddelagene. En forelder nevner også at det er dårlig kapasitet på de lokale idrettsanleggene. Det gjør at enkelte grupper må trene på andre baner lengre unna, slik at de ikke kan gå eller sykle. Med bedre kapasitet på de lokale banene ville behovet for bilkjøring da blitt mindre.

*Bilen – fordi barna er for små til å reise alene*

Mange av foreldrene oppgir at de oftere kjører barna når de er yngre. Dette er for det første begrunnet med trygghet, fordi foreldrene opplever at barna er for unge til å gå, sykle eller reise med kollektivtransport på egen hånd. For det andre er det vanligere at foreldre er til stede på trening blant de yngste barna. Når barna blir eldre er det færre foreldre til stede på trening og kamper. Barna er mer selvstendige og kan da ofte reise til og fra trening på egen hånd.

Analysen av data fra spørreundersøkelsen bekrefter at barna synes å bli noe mer selvstendige når det gjelder transport til trening: Andelen som går eller sykler alene øker noe dess eldre barna blir (se kapittel 4). Spørreundersøkelsen viser imidlertid at foreldrekjøring øker med alder, noe som skyldes at de yngre barna i større grad blir fulgt til fots/sykkel eller bruker aktivitetstransport enn de eldre.

*Bilen – krever mindre planlegging enn andre reisemåter i en travel hverdag*

Flere foreldre forteller at de velger å kjøre barna til trening fordi det krever mindre planlegging i hverdagen enn å bruke andre reisemåter, og spesielt samkjøring. Mange har enkel tilgang på bil, og det er gjerne så korte avstander at foreldrene lett kan rekke hjem mens treningen pågår, før de må ut igjen for å hente.. I noen idretter er det også noe usikkert hvor trening skal finne sted fra uke til uke, spesielt på vinterstid. Det gjelder bandy og ishockey, der det varierer hvor det er egnet is, og langrenn og alpint når det er mangel på snø. Denne uforutsigbarheten gjør det vanskeligere å planlegge samkjøring, slik at foreldre heller velger å bare kjøre egne barn.

*Bilen – fordi samkjøring kan være vanskelig å organisere*

Samkjøring er utbredt blant mange av de foreldrene vi har intervjuet. Samtidig er dette hovedsakelig organisert blant foreldre som kjenner hverandre godt fra andre arenaer, som skolen eller nabolaget. Dette virker som en viktig forutsetning for at foreldrene skal få til en stabil og velfungerende samkjøringsordning. En medvirkende faktor er at barn i samme nabolag eller skolekrets kan tas med uten at man behøver å kjøre lange omveier for å plukke dem opp. Blant de foreldrene vi har snakket med er det hovedsakelig i breddelagene at det foregår samkjøring. De som har barn i spesialiserte lag sier at samkjøring er mindre aktuelt, spesielt fordi det er lite kontakt mellom foreldrene. For å få til samkjøring må man ofte bruke mye tid på koordinering og planlegging med andre foreldre. Denne oppgaven kan fremstå som en barriere mot samkjøring. Dette gjelder særlig i de tilfellene denne organiseringen fører til at den totale tidsbruken ikke blir vesentlige mindre enn ved egen kjøring, selv om man kan foreta litt færre kjøreturer til trening. Fordeler og ulemper med samkjøring blir beskrevet nærmere i kapittel 6.

*Bilen – fordi kollektivtilbudet ikke er tilpasset barns behov*

En annen viktig barriere er kollektivtilbudet, som ofte ikke er godt nok tilpasset barns transport til idrettsaktiviteter. Når avstanden fra hjemmet til trening blir for langt til å gå eller sykle, er kollektivtransport det eneste alternativet til bilen. For det første er tidsbruk en viktig faktor, fordi det tar betraktelig lengre tid å reise kollektivt enn med bil til trening. I en hektisk hverdag prioriterer familiene da å bruke bil for å få bedre tid til andre gjøremål. For det andre er det mange som sier at kollektivreisen ville blitt for komplisert for barna deres. Flere nevner at dersom barna skal reise med buss til trening, må de først ta én buss til et større knutepunkt, for deretter å bytte til en annen buss derfra. Slike store knutepunkt har flere ulike bussholdeplasser, og foreldrene er ikke komfortable med å sende barna dit

alene. For det første kan det være vanskelig å orientere seg og å komme seg fra én plattform til en annen. For det andre innebærer byttene en større usikkerhet på grunn av fare for forsinkelser og innstilte avganger. Og for det tredje kan omkjøringer til slike knutepunkt bety betydelig lengere reisetid. En mor vi har snakket med tar til orde for flere lokale bussruter. Dersom det var en bussrute som gikk direkte fra nabolaget til treningsanlegget hadde det vært et aktuelt alternativ for hennes 12 år gamle sønn. I en annen familie forteller mor at deres ti år gamle sønn kan begynne å ta T-banen til trening etter hvert, fordi det er direkte rute mellom deres hjem og idrettsanlegget. Hun sier at det føles ganske trygt å sende sønnen alene på T-banen til trening, dersom de reiser samme strekning sammen med ham noen ganger først.

#### *Bilen – fordi den generelle tilgangen til kollektivtilbudet ikke er god nok*

I tillegg til at kollektivrutene ofte ikke er enkle nok for barn, er også den generelle tilgangen på kollektivtransport dårlig for mange. En forelder nevner at mange treningsanlegg er plassert langt fra kollektivholdeplasser. Når avstanden er lang fra holdeplassen til treningsstedet blir reisetiden (dør til dør) også lang, i tillegg til at det kan bli vanskelig å få med utstyr.

#### *Bilen – fordi kollektivtransport blir en merkostnad*

En annen barriere som er nevnt i intervjuene, er kostnadene med kollektivtransport. For familier som eier bil, og allerede betaler de løpende kostnadene for bilhold, vil en ekstra kjøretur til trening medføre svært lave ekstrakostnader. Det er få idrettsanlegg som har avgift på parkering, og de færreste reiser internt i Bærum kommune innebærer en bomplassering. En reise med kollektivtransport blir da automatisk betydelig dyrere, med mindre barna har periodekort allerede. Hvis en forelder i tillegg må følge barnet til trening blir billettutgiftene enda dyrere. Dette blir nevnt av en far hvis sønn (8 år) trener omtrent en mil fra hjemmet. Han er for ung til å reise alene med kollektivtransport, og dermed ville det blitt veldig mye dyrere å reise kollektivt (for far og sønn) enn å bruke bil.

#### *Bilen – fordi det er lettere å ta med utstyr*

Utstyr er også en viktig barriere. Dette gjelder spesielt for vinteridretter som blant annet innebærer ski og skøyter. Vi har snakket med foreldre til hockey- og bandyspillende barn, som forteller om store og tunge utstyrsbager som skal bringes til og fra trening. Selv om det hadde vært et godt kollektivtilbud til hockeytreningen, er bagen for tung til at i alle fall de yngre barna kan bære den selv til og fra bussholdeplassen. Dermed opplever mange at det er å kjøre er det enkleste. Et lignende problem ser vi i langrenn og alpint. Men i tillegg til at barna må ha med mye utstyr, er det også ofte langt til langrenn- og alpin-treningen.

#### *Bilen – fordi foreldre ønsker å være til stede*

Mange av de vi har intervjuet sier at de har et sterkt ønske om å være til stede på barnas treninger og kamper, spesielt blant foreldre til yngre barn. Både tiden sammen i bilen til og fra trening, og tiden på trening, sees på som en viktig kvalitetstid, og er tydelig en barriere for å redusere foreldrekjøring. I tillegg trenger noen av de yngste barna som driver med bandy eller hockey hjelp til å ta på skøyter på treninger, slik at foreldrene opplever at de er nødt til å være med for å hjelpe barna med dette. Det samme er tilfellet på alpin trening, forteller en forelder. I tillegg er noen av trenerne avhengige av foreldre som hjelper til, for eksempel til å ploge løyper til alpin trening. Det er også foreldre som peker på at deres tilstedeværelse og transporttjenester til og fra trening er viktig for barnas motivasjon for å holde på med idretten.

#### *Bilen – fordi det er tryggere enn gå og sykle*

Trafikksikkerhet blir også nevnt av flere foreldre, spesielt som en barriere mot sykling til trening. Flere forteller at barna er nødt til å sykle i veien sammen med biler, eller at de må krysse uoversiktlige og trafikkerte veier. Med bedre tilrettelagt infrastruktur for sykling, ville de lettere kunne sendt barna alene til trening, forteller de. I dette prosjektet har vi ikke hatt mulighet til å foreta en objektiv vurdering av sykkelforholdene i Bærum kommune.

### *Bilen – fordi det er beste alternativet på vinterstid*

De sesongmessige variasjonene er også tydelige. Blant de vi har intervjuet, er det vanligere å kjøre barna til trening på vinteren enn på sommeren. På sommeren er det flere av barna til de vi har intervjuet som sykler. Mange barn har ikke mulighet til eller ønske om å sykle på vinteren på grunn av snø- og isforhold og fordi det er mørkt ute på kveldstid. I tillegg har mange vinteridretter – som langrenn, alpint og skøyteidretter – mye utstyr som skal tas med, noe som nevnt over ofte er en årsak til foreldrekjøring

### 5.1.3 Oppsummering

Hovedinntrykket fra intervjuene er at foreldrene i stor grad var interesserte i at barna skulle kunne komme til og fra treninger uten å være avhengige av å bli transportert av dem. Barnas transportbehov til treninger kan være en utfordring for hverdagslogistikken, både i forhold til øvrig familie og arbeidstid. Dette gjelder selv om det å være med på treninger kan være en trivelig, noe som er av større betydning når barna er små. Denne interessen for å være med barna er nok større og gjelder også noe eldre barn når det dreier seg om kamper og konkurranser.

Transport til treninger dreier seg i betydelig grad om tilgjengelighet. For idrettene som har treninger i nærområdene er barna forholdsvis selvstendige, særlig i sykkelsesongen. Et annet element som også sikrer en ganske stor grad av tilgjengelighet, er den organiserte transporten som skjer i tilknytning til SFO-tilbud, eller der idrettslaget transporterer barna fra skolen til trening. De store lagidrettene, særlig fotball, har dessuten den fordelen at det er mange fra samme nærområde som deltar, noe som gjør det enklere å få til mer uformelle og foreldreorganiserte samkjøringsordninger. Inntrykket fra intervjuene er imidlertid at slike ordninger er sårbare og ikke erstatter aktivitetstransport som organiseres av idrettslaget, hverken når det gjelder kontinuitet i tilbudet eller i hvilken grad det er et tilbud til alle de aktive barna. Det er ikke så store uforutsette hendelser som skal til før foreldre som har anledning til det, velger å kjøre barnet selv i stedet for å bidra til organiseringen av samkjøring.

Tilgjengeligheten til en del av de mer spesialiserte treningene som har få treningssteder, og som derfor gjerne ligger et stykke unna, blir ytterligere redusert ved at den offentlige transporten til disse stedene ofte er komplisert og innebærer bytte av transportmiddel ved kollektivknutepunkt. Å benytte offentlig transport oppleves dermed som både tungvint og noe utrygt.

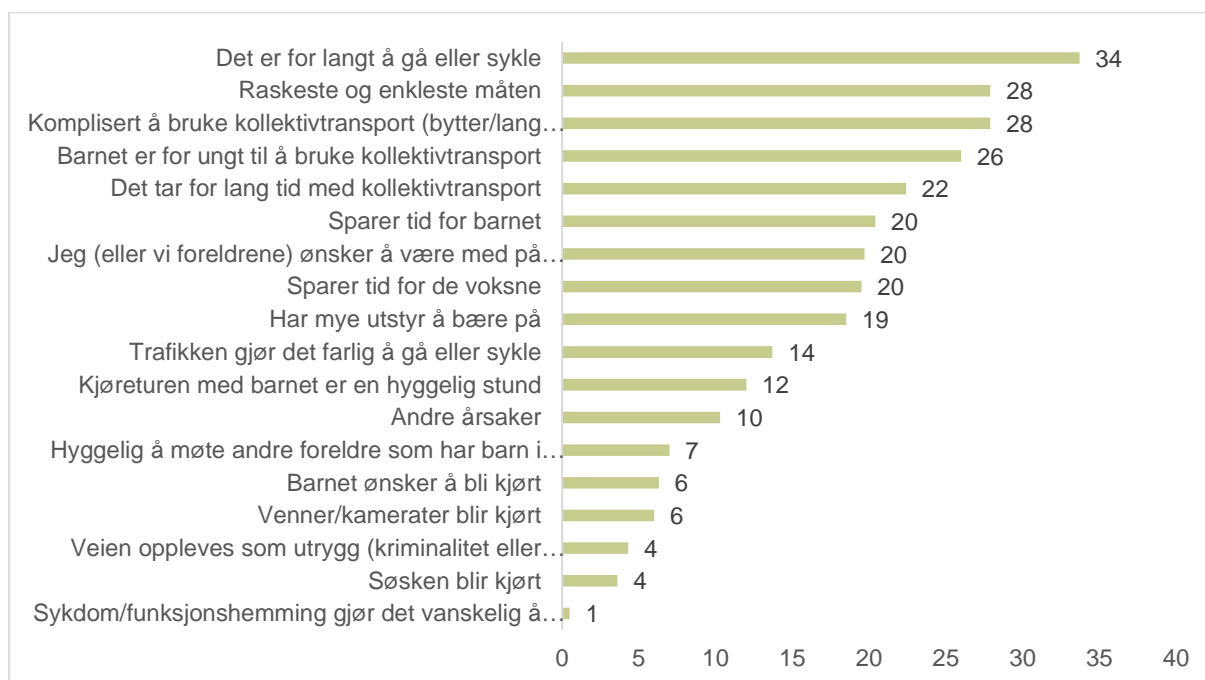
En annen ting som er med på å redusere treningenes tilgjengelighet, er behovet for å ha med seg utstyr som man finner i en del idretter, særlig vinteridretter. I sammenheng med dette blir det uttrykt et ønske om muligheter for oppbevaring av utstyr ved treningsstedet.

## 5.2 Resultater fra spørreundersøkelsen

### 5.2.1 Grunner til av barn blir kjørt til idrettsaktiviteter

I spørreundersøkelsen blant 416 foreldre i Bærum, har vi forsøkt å fange opp begrunnelser for foreldrekjøring. De ulike begrunnelsene er inspirert av funnene i de kvalitative intervjuene, og tidligere forskning.

Figur 5.1 gir en oversikt over hva respondentene mener er de viktigste grunnene til at de kjører barnet til trening.



Figur 5.1: «Hva er de viktigste årsakene til at barnet blir kjørt til trening?» Flere svaralternativer var mulig. Prosent. N=416.

De viktigste begrunnelsene til å kjøre barnet til trening er strukturelle forhold i tid og rom: At det er **for lange avstander** («at det er for langt å gå eller å sykle»), **at det er det mest praktiske og tidsbesparende** («Det er det raskeste og enkleste», «sparer tid for barnet», «sparer tid for de voksne», og **at kollektivtilbudet er for dårlig** («at det er for komplisert å bruke kollektivtransport (for mange bytter og/eller for langt til holdeplass)», «at kollektivtransport tar for lang tid»). En fjerdedel oppgir at barnet er for ungt til å bruke kollektivtransport, noe som tyder på at disse må følges uansett (enten med bil, sykkel eller gange). Som de kvalitative intervjuene også viste, er det en del som oppgir at de må ta med mye **utstyr** som en grunn til å kjøre barnet til trening (19 prosent). I tillegg spiller **sosiale forhold** en rolle, både det at man ønsker å være med på treninger og at man kan ha en hyggelig stund i bilen sammen med barnet.

Det er ikke særlig mange som oppgir at de opplever trafikkforholdene som farlig for å gå eller sykle (14 prosent). 10 prosent av respondentene krysset av for «andre årsaker» og flere av disse spesifiserte i eget felt hva de mente med dette. Mange har oppgitt at det er sent på kvelden eller mørkt. Noen oppgir også at de selv er trener og at der derfor kjører sammen med barnet. Andre oppgir Covid-19 som årsak og frykt for smitte ved bruk av kollektivtransport (undersøkelsen ble gjennomført oktober 2020 da det fremdeles var noen restriksjoner på adferd) (for mer om hva respondentene har oppgitt som «andre årsaker», se vedlegg 1, V4).

Vi har også gjort analyser av om grunner til at barnet blir kjørt varierer etter alder. Ikke overraskende er det flere som oppgir dette jo yngre barnet er.<sup>16</sup> Sammenhengen er signifikant. Det er også noen flere som oppgir at de sparer tid for de voksne blant de med yngre barn i alderen 6-7 år (24 prosent) enn blant de med barn i alderen 10-12 år (11 prosent). Også denne sammenhengen er signifikant. Til slutt er

<sup>16</sup> 37 prosent av de med barn i alderen 6-7 år oppgir at barnet er for ungt til å reise med kollektivtransport sammenliknet med hhv 27 og 14 prosent blant de med barn i alderen 8-9 år og 10-12 år.

det også signifikant flere som oppgir at de ønsker å være til stede på treningen blant de med yngre barn enn blant de med eldre barn.<sup>17</sup> Ellers er det ingen andre signifikante forskjeller etter alder.

Respondentene ble også spurt om grunner til å kjøre barnet *fra* trening, og analyser viser at disse samsvarer i stor grad med det som ble oppgitt som årsaker *til* trening.

En grunn til å kjøre barnet, er at foreldre ønsker å være med på trening. 53 prosent oppgir at de pleier å være til stede på treningen når de kjører barnet til trening (N=416). Alle respondentene ble bedt om å svare på noen påstander om det å være til stede på trening (uavhengig av om de pleier å være med på trening eller ikke). Hvordan respondentene svarte, er vist i tabell 5.2.

Tabell 5.2: Hvor enig/uenig man er til ulike påstander om å være til stede under barnets trening. I prosent. N=416

	Helt enig	Ganske enig	Ganske uenig	Helt uenig	Vet ikke/ ikke aktuelt	Total	N=
Jeg synes det er viktig å være til stede på trening for å tilbringe tid med barnet mitt	21	35	21	13	10	100	416
Jeg er til stede på trening for å følge med på treningsopplegget	14	28	22	24	12	100	416
Jeg er til stede på trening for å få pratet med de andre foreldrene	8	43	20	19	10	100	416
Jeg er til stede på trening fordi det er for langt å kjøre hjem før jeg skal hente	16	20	12	40	12	100	416

Det viktigste med å være til stede på trening, synes å være at foreldre kan tilbringe tid sammen med barnet sitt (56 prosent er helt eller ganske enig). At man også har mulighet til å få pratet med de andre foreldrene er det også ganske mange som opplever som viktig (51 prosent er helt eller ganske enig). Noen er også opptatt av å følge med på treningsopplegget (42 prosent er helt eller ganske enig). Den minst viktigste forklaringen på å være til stede er at det er for langt å kjøre hjem for de skal hente igjen (36 prosent er helt eller ganske enig).

### 5.2.2 Hvilke forhold påvirker om foreldre kjører barn til idrettsaktiviteter?

Vi har gjennomført en multivariat analyse for å se hvilke faktorer som har en uavhengig effekt på foreldrekjøring til aktiviteter når man kontrollerer for andre variabler samtidig. Basert på litteratur og funn fra de kvalitative intervjuer, har vi har følgende hypoteser om hvilke variabler som kan virke inn på hvorfor foreldre kjører barn til idrettsaktiviteter:

- Alder på barnet – økt bilbruk jo yngre barnet er
- Antall barn i husholdet – om man har flere barn (som kanskje også har aktiviteter), kan det å kjøre barnet været eneste alternativ om man skal få dagen til å gå i hop, rent tidsmessig
- Antall aktiviteter barnet har i løpet av en uke – her antar vi, på samme måte som for antall barn, at flere aktiviteter i uke vil generere bilbruk fordi flere aktiviteter krever mer tid til transport og bilen brukes for å få hverdagen til å gå i hop
- Antall biler i husholder – vi antar at bilbruken øker jo større mulighet man har for å bruke bil (jf. De kvalitative intervjuene som viser at det er behov for strengere organisering av hvem som skal bruke bilen når man har kun en bil i husholdet)
- Hvor langt det er det fra hjemmet til idrettsaktiviteten vil trolig ha betydning for om man kjører barnet eller ikke
- Hvor godt kollektivtilbud man har ved bolig vil ha betydning for om man kjører barnet eller ikke

<sup>17</sup> 27 prosent blant de med barn i alderen 6-7 år, 20 prosent blant de med barn i alderen 8-9 år og 13 prosent blant de med barn i alderen 10-12 år.

- Om man opplever veien fra bolig til idrettsaktivitet som usikker med tanke på trafikkikkerhet vil ha betydning for bilbruk (noe som er vist i bivariate analyser i denne rapporten)
- Om man ønsker å være til stede på trening vil ha betydning for bilbruk fordi foreldre trolig vil tenke at det er lettere å kjøre barnet til trening enn å gå eller sykle (også hvis det er langt til treningsstedet fra hjemmet)

I analysen har vi barnets kjønn, foreldres utdanning (den som svarer på skjemaet) og husholdningens bruttoinntekt som bakgrunnsvariabler.

Tabell 5.3 viser resultatene fra to logistiske regresjonsanalyser uten og med avstand fra bolig til treningsaktivitet. Begge modellene er signifikante på omnibus-testen, noe som tilsier at variablene som er inkludert i analysene forklarer mer av variasjonen enn konstanten alene.

I modell I, der avstand mellom bolig og idrettsaktivitet ikke er tatt med, er det kun to faktorer som har en signifikant uavhengig effekt på å kjøre barnet til idrettsaktiviteter, når andre variabler er kontrollert for. Betydningen av antall biler i husholdet er sterk, for hver bil i husholdet øker oddsen for å kjøre barnet til en aktivitet med 2,4 ganger. Om man opplever veien fra bolig til trening som usikker har også en uavhengig effekt når man kontrollerer for andre variabler. Om man opplever den som usikker, er oddsen 1,8 ganger høyere for å kjøre barnet enn om man ikke opplever den som usikker. I modell II forsvinner effekten av det å oppleve veien som usikker. I stedet finner en vi en sterk og uavhengig effekt av avstand mellom bolig og idrettsaktivitet, noe som kan indikere at det er en sterk korrelasjon mellom distanse og opplevelse av veien som usikker. For hver km mellom bolig og idrettsaktivitet øker oddsen for å kjøre barnet med 1,4 ganger. Nagelkerke øker fra modell 1 til modell 2, noe som indikerer at modell 2 er en bedre modell for å forklare foreldrekjøring enn modell 1.<sup>18</sup>

Tabell 5.3: Foreldrekjøring (barnets egne foreldre) til idrettsaktiviteter. Logistisk regresjon.

	Model I			Modell II		
	Wald	Sig.	Exp(B)	Wald	Sig.	Exp(B)
Alder på barnet (6 - 12 år)	2,686	0,101	1,126	0,002	0,969	1,003
Kjønn (Jente)*	1,367	0,242	1,351	0,573	0,449	1,231
Antall barn i tillegg til det barnet du besvarer skjemaet for	0,038	0,846	0,978	0,07	0,792	0,968
Utdanning (5 år eller mer)*	0,505	0,477	0,805	0,231	0,630	0,856
Inntekt (1,6 mill NOK eller mer)*	2,57	0,109	0,642	2,593	0,107	0,619
Antall biler i husholdningen	13,415	<b>0,001</b>	2,214	13,87	<b>0,001</b>	2,427
Har tilgang til kollektivtransport der man bor (Har ikke relevant tilbud nær hjemmet)*	0,288	0,592	0,864	0,256	0,613	0,862
Antall treninger totalt i løpet av en uke	2,04	0,153	0,881	2,282	0,131	0,869
Opplever du veien til trening som usikker (Ja)*	5,699	<b>0,017</b>	1,809	0,549	0,459	1,223
Viktig å være til stede på trening (Helt eller ganske uenig)**	0,723	0,395	0,809	1,997	0,158	0,686
Avstand hjem til primærlag i km (beregnet)				24,659	<b>0,001</b>	1,387
konstant	0,204	0,651	1,615	0,04	0,841	1,251
Nagelkerke R2	0,123			0,273		
N=	309			309		

\*Dummy variabel

At vi ikke får en større forklart varians i våre modeller kan forklares med at vi ikke har gode nok variabler for å måle det vi ønsker å måle (f.eks. utilstrekkelig opplysninger om kollektivtilbudet ved bolig) og/eller

<sup>18</sup> Nagelkerke er et pseudo-mål for forklart varians. Grunnen til at det er et pseudo-R<sup>2</sup>, er at en logistisk regresjon ikke kan ha en perfekt modell, dvs. en modell som predikerer verdiene på den avhengige variabelen (0 og 1) perfekt. Dette er fordi logistisk regresjon bygger på forutsetningen om at sammenhengen mellom den avhengige variablene og de uavhengige kan beskrives ved hjelp av S-kurver som nærmer seg 0 og 1 asymptotisk, dvs. aldri helt når disse punktene (Tuft 2000).



at det faktisk er helt andre forhold som forklarer forskjellen mellom det å kjøre barnet til aktiviteter og det å bruke andre transportmidler. At vi ikke har med variabler som konkret måler motiver for bilbruk kan være en tilleggsforklaring.

At utvalget er lite kan også være utslagsgivende for om vi får signifikante effekter av ulike variabler. Kun 309 personer inngår i regresjonsanalysene, noe som har sammenheng med at ikke alle i hele utvalget (N=416) har svart på alle spørsmålene (f.eks. færre som har svart på spørsmål om inntekt og kollektivtilbudet nær bolig).

## 5.3 Oppsummering

Både de kvalitative og kvantitative analysene tyder på at kontekstuelle forhold i tid og rom er den viktigste forklaringen på om man velger å kjøre barnet til organisert idrett eller ikke. 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. 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, 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 at ønske om å tilbringe tid med barnet er viktig også for foreldre av eldre barn når det gjelder kjøring til kamper og cuper.

I motsetning til funn fra norske studier av årsaker til foreldrekjøring på skolereiser (se Fyhri m fl 2006, Hjorthol og Nordbakke 2015, kapittel 2), finner vi at et mangelfullt kollektivtilbud synes å være en viktigere begrunnelse for å kjøre barnet til trening enn det er for å kjøre barnet til skolen. Trolig skyldes dette at barn får tilbud om skoleskyss ved reiser som er fire kilometer eller lengre og/eller at skolen oftere ligger i nærområdet til der man bor enn det idrettsaktiviteter bor. Trafikksikkerhet oppgis også som en grunn for kjøre barnet til trening, men også dette synes å være mindre viktig for kjøring til trening enn til skolen. Norske studier har vist at trafikksikkerhet er en av de viktigste årsakene til å kjøre og hente barnet på skolen, i tillegg til mer praktiske og tidsmessige aspekter og avstander. I tillegg tyder våre funn på at sosiale forhold og foreldres ønske om å tilbringe mer tid med barnet, er viktigere for å kjøre barnet til treningen enn det er for å kjøre barnet til skolen, da foreldre også i større grad må kjøre rett videre for å komme seg til jobb. Treninger krever ofte at man også må ha med seg diverse utstyr (f.eks. til bandy, hockey eller slalåm). Det at man må bære på tungt utstyr og bager synes å være en viktigere grunn for foreldrekjøring enn til kjøring til skolen, når man sammenlikner med de norske studiene på dette spørsmålet.

## 6 Vurdering av ulike tiltak

I dette kapittelet går vi mer i dybden på hvordan foreldre vurderer både eksisterende tiltak og andre muligheter for å redusere foreldrekjøring. Igjen har vi startet med kvalitative intervjuer med foreldre for å fange opp hva slags tiltak de selv mener kan redusere foreldrekjøring og hvilke som ikke kan gjøre det. Deretter beskriver vi funn fra både de kvalitative intervjuene og spørreundersøkelsen i hvordan foreldre vurderer allerede eksisterende tiltak, som aktivitetstransport og samkjøring. Deretter beskriver vi resultater fra analyser av spørreundersøkelsen av hvordan foreldre vurderer ulike påstander om tiltak i spørreundersøkelsen.

### 6.1 Muligheter for å redusere foreldrekjøring

Det kommer tydelig frem i de kvalitative intervjuene med foreldre at mange opplever at barnas behov for å bli kjørt til trening representerer en utfordring for familiens hverdagslogistikk. Mange er derfor positive til å kunne få redusert sin del av denne transporten. I dette avsnittet går vi gjennom de viktigste mulighetene for å redusere foreldrekjøring vi har avdekket i de kvalitative intervjuene.

En viktig mulighet som blir nevnt, er å få til *en bedre organisering av samkjøring*. Den samkjøringen vi har hørt om er som oftest organisert av foreldrene, og avhengig av at foreldrene kjenner hverandre godt. Dersom idrettslagene selv står for organiseringen, kan det være lettere å få til samkjøring blant flere barn, også i de spesialiserte lagene der barna ikke nødvendigvis går på samme skole eller bor i samme nabolag.

En annen løsning kan være å *utvide ordningene med aktivitetstransport*. Dette er godt utprøvd allerede på treninger i forbindelse med eller like etter SFO, og er populært blant foreldre og barn. En tilsvarende løsning på kveldstreningene vil kreve litt mer logistikk og planlegging, fordi barna kommer hjemmefra og ikke fra skolen. Samtidig er de fleste vi har snakket med positive til at barna kan gå eller sykle til et avtalt opphentingssted for så å bli kjørt til trening. Den lokale skolen kan som nevnt være et aktuelt sted. Dit er barna vant til å reise på egenhånd allerede. En utfordring er de tilfellene der barna ikke kan komme seg til hentestedet selv, eller det tar veldig lang tid å komme seg dit. I slike tilfeller kan foreldrekjøring direkte til trening være enklere og mer tidseffektivt, og foreldrene vil heller kunne velge denne løsningen framfor aktivitetstransport. Blant flere av de intervjuete foreldrene ble det imidlertid gitt uttrykk for at det er bedre å kjøre for å bringe og hente ved slike oppsamlingssteder enn å måtte kjøre helt til treningsstedene.

Det kan også være mulig å redusere foreldrekjøring ved få *et bedre tilbud for lagring av utstyr* på treningsstedene. Denne løsningen ble særlig nevnt i forbindelse med skøyte- og skiidretter. Mengdene utstyr blir nevnt som en av de viktigste grunnene til at barna ikke kan komme seg til trening på egen hånd. Dersom de slapp å ta med utstyret, er det dermed sannsynlig at man kunne unngått en del foreldrekjøring. Samtidig kan det være vanskelig å få til en god ordning for lagring av utstyr. Idrettslagene selv oppgir at de har lite ekstra lagringsplass, i tillegg til at man sannsynligvis måtte hatt muligheten til å tørke en del utstyr mellom hver trening.

I intervjuene snakket vi også om spesifikke *restriksjoner på bilbruk*, som parkeringsavgift eller parkeringsforbud ved treningsstedene. Foreldrene oppgir at dette ville hatt en viss effekt. Samtidig er det mange som ikke har andre muligheter enn å kjøre bil. Dersom det ble innført parkeringsavgift ville de fortsatt kjørt bil, men den totale kostnaden ved å la barna delta i fritidsaktiviteter ville blitt høyere. Avgift, eller færre parkeringsplasser, kunne også ført til at foreldre sluttet å være til stede på barnas trening. Mange sier at de fortsatt ville kjørt barna, men da bare sluppet de av ved treningsstedet, før de senere kom tilbake for å hente dem.



I intervjuene ble det også etterlyst en overføring av fritidsaktiviteter til skolen og skoletid. Flere påpekte at dersom det var bedre tilbud av fritidsaktiviteter i SFO-tiden, på skolens område, ville de kunne redusere barnas aktivitetsmengde på ettermiddags- og kveldstid.

Det fremkommer imidlertid både i intervjuene med foreldre og spørreundersøkelsen, at mange velger bil selv om gange/sykling er mulig. Det kan tyde på at det også er et behov for endringer i vaner/holdninger for å redusere foreldrekjøring.

## 6.2 Vurdering av eksisterende tiltak

I det følgende redegjør vi for funn fra både de kvalitative intervjuene med foreldre og spørreundersøkelsen i hvordan foreldre vurderer og bruker eksisterende tiltak for å redusere foreldrekjøring, som aktivitetstransport og samkjøring.

### 6.2.1 Aktivitetstransport

Aktivitetstransport vil si et transporttilbud der barna blir skyssert til og/eller fra trening med buss, minibus, drosje eller liknende. Dette er tilbud som ofte er organisert av idrettslaget. Spørreundersøkelsen viser at 70 respondenter (18 prosent av 416) oppgir at det hender barnet benytter seg av aktivitetstransport. Trolig er andelen som bruker dette tilbudet på fast basis lavere, kun 5 prosent oppgir å ha brukt aktivitetstransport på reise til trening sist gang (se tabell 4.3, kapittel 4.1). De som oppga at det hender de benytter seg av tilbudet (N=70), fikk spørsmål om hvordan denne skyssen foregår. De aller fleste, 47 prosent oppgir at barnet blir hentet på skolen/SFO og at de ikke har noen skyss etter trening. 40 prosent oppgir at barnet blir hentet både på skolen/SFO og kjørt hjem igjen etter trening. Omtrent 70 prosent oppgir at de betaler for aktivitetstransport. Undersøkelsen viser at de aller fleste er veldig eller ganske fornøyde med tilbudet (hhv 61 og 27 prosent), blant de som benytter seg av tilbudet.

De kvalitative intervjuene viser at mange foreldre er fornøyde med dette tilbudet, blant annet fordi de slipper å reise tidlig fra jobb for å kjøre barna til trening, som mange opplever som stress. De som ikke har et slikt tilbud til sine barn sier at de gjerne skulle hatt det. En forelder forteller at barna (10 og 13 år) ikke har et tilbud om skyss, men at de går selv fra skolen til fotballtrening 1-1,5 kilometer unna. I en annen familie uten tilbud om aktivitetstransport er barna for små til å gå til trening selv, og foreldrene kjører dem fra skolen til trening. I tillegg til at det er praktisk å slippe å kjøre barna selv, blir det også nevnt at aktivitetstransport er tryggere og mer sosialt enn ordinær rutebuss:

*«Hvis det er en egen buss så har sjåføren et større ansvar for barna. Det er kanskje også trenere og andre foreldre med i bussen. Det blir mer gruppedynamikk, folk føler seg mer trygge på å sende barna på en skibuss enn en rutebuss»*

Mor til gutt 8 år

Vi har også intervjuet en familie der sønnen (10 år) deltar på Stabæks fotballakademi, som finner sted i SFO-tiden. Det er denne klubben som har fått tilbud om Ruters aktivitetstransport (Ruter mfl., 2019). Dette tilbudet skiller seg fra annen aktivitetstransport fordi barna både hentes på skolen og kjøres hjem etter trening. Moren vi har snakket med er godt fornøyd med tilbudet, og sier at det gjør hverdagslogistikken enklere. Kostnadene til tilbudet tas delvis over deltakerkontingenten, og respondenten synes det er helt greit å betale for dette. Men tiltaket er betydelig subsidiert av Ruter og Bærum kommune. Det er derfor usikkert om foreldre ville vært villig til å betale den fulle kostnaden for et slikt tilbud. Det er imidlertid foreldre som oppgir at de gjerne ville ha betalt for liknende aktivitetstransport senere på ettermiddagen, så en viss betalingsvilje er til stede.

## 6.2.2 Samkjøring

I spørreundersøkelsen oppgir 83 prosent at det hender barnet deres sitter på med andre foreldre eller at de selv har med andre barn i bilen når de kjører til trening, kamp eller andre aktiviteter. Som tabell 6.1 viser, kjenner de fleste hverandre fra skolen.

Tabell 6.1: Hvordan kjenner dere familiene deres samkjører med? Flere svar mulig. Prosent. N=348. Kun de som har oppgitt at de samkjører med andre.

	Antall	Prosent
Fra skolen	278	80
Fra nabolaget	127	36
Fra idrettslaget	123	35
Annet	5	1

De kvalitative intervjuene viser at samkjøring i mange tilfeller er organisert mellom foreldrene, uten at idrettslagene selv er involvert. De foreldrene som organiserer samkjøring kjenner hverandre ofte fra før, enten fordi barna går i samme klasse eller fordi de bor i samme nabolag. Planleggingen foregår som regel gjennom meldinger på WhatsApp, Facebook, Spond eller epost.

Gjennom intervjuene finner vi imidlertid at det primært er i breddelagene at man samkjører. I de mer spesialiserte lagene har foreldrene generelt mindre kontakt med hverandre. Familiene bor spredt over et større område, og det fremstår som vanskelig å skulle få til en samkjøringsordning for disse.

Spørreundersøkelsen viser at en femtedel oppgir at slik samkjøring er organisert på fast basis. Resten har mer fleksible ordninger. 23 prosent avtaler fra uke til uke, mens over halvparten (57 prosent) avtaler kun noen dager før eller samme dag, se tabell 6.2.

Tabell 6.2: Hvordan samkjøring organiseres. I prosent. N=347. Kun de som har svart at det hender de samkjører

Pleier dere å avtale på forhånd hvem som skal sitte på med hvem eller avtales dette fra dag til dag (eller uke til uke)?	Prosent
Det er oftest organisert på fast basis (for hele eller store deler av sesongen)	20
Avtales som oftest fra uke til uke	23
Avtales som oftest noen dager før	31
Avtales som oftest samme dag	27
Total	100
N=	347

De aller fleste bytter på å kjøre med andre familier, enten at det er to familier som bytter på å kjøre (29 prosent) eller at det er flere enn to familier som bytter på å kjøre (62 prosent). Kun 7 prosent oppgir at det er kun dem selv eller sin egen familie som kjører.

Blant de foreldrene vi har intervjuet varierer graden av organisering av samkjøring. Noen forteller at barna gjerne sitter på med andres foreldre hjem fra trening dersom sjansen byr seg. Dette er situasjoner der barna i utgangspunktet hadde planlagt å gå hjem fra trening. Andre foreldre forteller at de har organisert samkjøring mer på fast basis. Noen har for eksempel organisert det slik at én forelder kjører fire barn til trening på mandag, mens en annen gjør det samme på torsdag. Andre ganger er det planlagt slik at én forelder kjører til trening, mens en annen henter når treningen er ferdig. En forelder forteller at de samkjører til det aller meste av trening som finner sted utenfor nærmiljøet, og at det lages faste rutiner for hver sesong:

«Det er mer eller mindre faste ordninger, mens det er avvikene som håndteres på melding der og da. For eksempel hvis én ikke skal på trening, eller blir kjørt av besteforeldre en dag.»

Far til gutt 9 år og jente 6 år

Vi har også intervjuet en mor som er trener for sønnens langrennsgruppe. Hun har tatt på seg ansvaret med å kjøre tre av sønnens kamerater til langrennstrening, og forteller at dette er positivt både for barna og for de andre foreldrene. På denne måten får sønnen hennes med seg venner på trening, og de andre foreldrene slipper å bruke tid på kjøring. Dette er altså en løsning som er delvis initiert fra idrettslagets side: Moren er trener og sørger i tillegg for samkjøring. Langrenn er dessuten en idrett som ofte praktiseres langt unna der folk bor, spesielt i den snøfattige vinteren 2020. Den nevnte moren forteller at skitreningene har vært flyttet fra Bærums verk til Skui og Sollihøgda når det har vært snømangel. Med lange avstander og mye utstyr som skal medbringes, fremstår samkjøring som det eneste reelle alternativet til foreldrekjøring.

I spørreundersøkelsen fikk respondenter som hadde oppgitt at de *ikke* samkjører, spørsmål om hva som er de viktigste årsakene til at de ikke gjør det. Et fåtall svarer at det er fordi barnet uansett ikke reiser med bil til trening, som vist i tabell 6.3.

Tabell 6.3: Hva er den viktigste årsaken til at dere ikke samkjører? Kun ett svaralternativ mulig. Kun de som ikke samkjører. Andel i prosent. N=60

	Andel
Barnet reiser uansett uten bil	13
Det er for mye jobb med å organisere og planlegge samkjøring	17
Vi kjenner ikke de andre familiene/foreldrene godt nok	30
De andre barna bor så langt unna at samkjøring vil ta for lang tid	40
Total	100
N=	60

Flest svarer at andre barn bor så langt unna at samkjøring vil ta for lang tid. Men omtrent en tredjedel oppgir at de ikke kjenner de andre familiene/foreldrene godt nok, og 17 prosent oppgir at det er for mye jobb med å organisere og planlegge samkjøring. Disse svarene kan indikere at det er et behov for samkjøring, men at dette bør tilrettelegges i større grad enn i dag.

### 6.3 Hvilke tiltak benyttes eller vil man benytte dersom de blir tilgjengelige?

I spørreundersøkelsen ble det spurt om hvordan foreldre forholder seg til ulike tiltak for å redusere foreldrekjøring til idrettsaktiviteter. De ble bedt om å svare ett av følgende alternativer for hvert tiltak: «Benytter tiltaket i dag», «Ville sluttet med foreldrekjøring dersom vi fikk dette tilbudet», «Ville benyttet tilbudet, men ville fortsatt kjørt noe», «Ville ikke benyttet tilbudet» og «Vet ikke». Tabell 6.4 viser hvordan respondentene svarte på de ulike alternativene.

Tabell 6.4: Hvilke tiltak foreldre benytter, ville benyttet eller ikke ville benyttet. Kun ett svar mulig. Prosent. N=285

	Benytter i dag	Ville sluttet med foreldre-kjøring dersom vi fikk dette tilbudet	Ville benyttet tilbudet, men ville fortsatt kjørt noe	Ville ikke benyttet tilbudet	Vet ikke	Total
Følgegrupper til fots eller med sykkel med andre barn	10	10	29	42	10	100
Følgegrupper til fots eller med sykkel med andre barn og foreldre	9	11	30	40	11	100
Organisert transport via idrettslag/ kommunen til og fra aktiviteter	4	43	28	17	8	100
Kollektivtilbudet var bedre tilpasset barnas behov (dvs. en buss som gikk direkte fra nærområdet til treningsstedet)*	2	16	37	30	16	100
Hyppigere avganger med kollektivtransport på ettermiddagen/kvelden*	1	7	26	49	17	100
Treningene fant sted nærmere hjemmet*	12	42	22	10	14	100
Oppbevaring av utstyr på treningsstedet	6	4	28	40	22	100
Samkjøring med andre familier	43	9	34	8	6	100

\*Disse spørsmålene burde ikke ha inkludert alternativet «benytter i dag» siden spørsmålene indikerer en endring i forhold til dagens situasjon. Vi har valgt å tolke svar på disse spørsmålene som at de har treninger nærme hjemmet/bruker kollektivtransport. På bakgrunn av dette har vi forutsatt at svarene på dette spørsmålet ellers er sammenliknbart med svarene på de andre tiltakene.

Det vanligste man gjør i dag for å redusere foreldrekjøring («benytter i dag») er samkjøring. Svært få av de andre foreslåtte tiltakene benyttes i dag (her forutsetter vi at spørsmålene om kollektivtransport er forstått som at man benytter kollektivtransport for å redusere foreldrekjøring).

Følgegrupper til fots og sykkel (enten med andre barn eller med andre barn og foreldre) og hyppigere avgang med kollektivtransport, er de minst populære tiltakene. Mange sier at de ikke ville benyttet dette om det ble tilbud (over 40 prosent). Omtrent en tredjedel sier de ville benyttet de ulike tiltakene noe, men fortsatt har kjørt barnet sitt selv av og til. Det som vi kan tolke som de mest populære tiltakene er organisert transport via idrettslag/kommunen til og fra aktiviteter og treningene finner sted nærmere hjemmet. Henholdsvis 43 og 42 prosent har svart at de ville sluttet med foreldrekjøring dersom de fikk tilbud om dette.

## 6.4 Oppsummering

Aktivitetstransport, dvs. organisert transport via idrettslag/kommunen, er et populært tiltak. Selv om kun 5 prosent oppgir at de brukte dette på reise til trening sist gang, er det mange (43 prosent) sier de ville sluttet med foreldrekjøring dersom de fikk tilbud om organisert transport via idrettslag/kommunen. Nærmest samtlige av de som bruker aktivitetstransport innimellom, oppgir at de er fornøyde med tiltaket. Spørreundersøkelsen viser at det først og fremst er de yngre barna (6-8 år) som bruker aktivitetstransport. Mange (47 prosent) av de som oppgir at det hender de benytter seg aktivitetstransport blir kun hentet på skole/SFO og må komme seg hjem fra trening på egenhånd, mens 40 blir både hentet på skole/SFO og kjørt hjem etter trening. I de kvalitative intervjuene kommer det imidlertid frem at det er et ønske om at tilbudet utvides til også å gjelde senere på dagen og dermed også inkludere henting også 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. skolen, som ofte ligger i gangavstand til hjemmet, slik at aktivitetstransporten slipper å kjøre innom alle husstander.

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 (se kapittel 4). Kun en femtedel av de som oppgir at det hender de 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 å 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.

En viktig barriere for å redusere foreldrekjøring til trening (og heller bruke alternativer til bil) er avstand mellom hjem og idrettsanlegget/treningsstedet (og dårlig kollektivtilbud). Det ligger et stort potensial i å flytte treningsstedet nærmere hjemmet. I spørreundersøkelsen er det hele 42 prosent sier at de ville sluttet helt med foreldrekjøring dersom dette hadde blitt gjort. 22 prosent ville benyttet seg av en slik løsning, men samtidig kjøre noe, trolig fordi mange også ønsker å være med på treninger når barna er yngre. Også i intervjuene tyder på at det er et ønske å flytte treningene nærmere hjemmet, blant annet ved å legge flere treninger til SFO-tiden/skolen.

Tiltak for å gå og sykle er veldig avhengig av alder, avstand og at det er trafiksikre forhold på veien fra bolig til treningsstedet, som vist i kapittel 4 og kapittel 5. Det er en viss oppslutning om følgegrupper til fots eller sykkel. Noen bruker det allerede (hhv 10 og 9 prosent), men få sier de ville sluttet helt med å kjøre dersom slike tiltak ble iverksatt. Som vist i kapittel 4 (se også vedlegg 1, tabell V5), er det mange som går eller sykler dersom de har kort avstand til trening. Likevel, 40 prosent av de som har tre kilometer eller mindre i avstand mellom bolig og treningssted blir kjørt i bil (av egne eller andres foreldre). For de som har korte avstander som nå tas med bil, ligger det et potensial å øke både gange- og sykkelandelen, spesielt for de eldre barna, uavhengig av om man følger barna selv eller arrangerer følgegrupper.

Nesten ingen bruker kollektivtransport til trening i dag, og svært få sier de ville sluttet helt med foreldrekjøring dersom kollektivtilbudet ble bedre tilpasset barns behov (16 prosent) eller det ble hyppigere avganger på kollektivtransporten (7 prosent). Intervjuene viser at det er en rekke barrierer for å bruke kollektivtransport til og fra trening (se kapittel 5). Likevel, 37 prosent sier de ville ha redusert foreldrekjøring dersom kollektivtilbudet ble bedre tilpasset barns behov, selv om de ikke ville ha sluttet å kjøre helt.

## 7 Evaluering av gjennomførte tiltak

Basert på kunnskapen som ble innhentet i prosjektet, om reisevaner og potensial for redusert foreldrekjøring – som beskrevet i de foregående kapitlene og resultater fra workshops (se vedlegg 2) – besluttet vi å prøve ut tre tiltak: En sykkelkampanje, relokalisering av treninger til skolen og skibuss (aktivitets-transport). I dette kapitlet beskriver vi kort hvordan tiltakene ble gjennomført, hvordan de har blitt opplevd av både arrangører og deltakere, samt hvilken effekt de har hatt hovedsakelig på foreldrekjøring, men også på fysisk aktivitet og inkludering. Grunnlaget for evalueringen er intervjuer foretatt med arrangørene og foreldre til barna som har deltatt, samt spørreundersøkelser blant deltakerne i sykkelkampanjen og en kontrollgruppe før og etter at kampanjen ble gjennomført. I og med at datagrunnlaget hovedsakelig kommer fra deltakerne i tiltakene, er det effekten *blant de som har deltatt* vi omtaler her. Vi har mindre mulighet til å si noe om mulig effekt blant de som ikke har tatt i bruk tiltakene.

### 7.1 Sykkelkampanje

#### 7.1.1 Gjennomføring

Sykkelkampanjen ble gjennomført i tre idrettslag i mai 2022 – Øvrevoll og Hosle IL, Fossum IF og Bærum og omegn sykkelklubb. Fra hvert av idrettslagene var det enkelte grupper som ble rekruttert til å være med. Til sammen var det omtrent 50 deltakere i hvert idrettslag som deltok i sykkelkampanjen.

Arrangørene opplevde at det var en del utfordringer med å rekruttere deltakere. Én av dem opplyste om at det var mye positivitet knyttet til et slikt tiltak blant barn og foreldre, men at det var krevende å ta del i en allerede hektisk hverdag.

Kampanjen ble i hovedsak gjennomført som en holdnings-/informasjonskampanje, men det var også noe mer konkrete aktiviteter i tiltaket. For eksempel fikk deltakerne tilbud om å låne sykler av et lokalt sykkelverksted, og det ble gitt premiering til de deltakerne som registrerte mest sykling i løpet av tiltaksperioden. Idrettslagene delte informasjon i forkant om at kampanjen skulle gjennomføres, med klar oppfordring til barn og foreldre om å sykle til trening (se eksempel fra ØHIL, Figur 7.1). I tillegg fikk trenerne ansvar for å registrere hvor ofte barna syklet til trening, noe som ble brukt som grunnlag for en konkurranse mellom gruppene om hvem som syklet mest. Det var også et tilbud om å få sykler fra Bærum kommune for de som trengte dette, samt tilbud om sykkelservice. Det var imidlertid ingen som hadde behov for dette.





## Nå skal det sykles!

25. april 2022

Av **Sverre Nordby**



Som en del av det kommunale prosjektet «Kjørestopp», skal ØHIL delta i et prosjekt i mai '22 der målet er at flest mulig kommer seg til trening uten å bli kjørt.

Bærum er blant landets dårligste kommuner når det gjelder å kjøre ungene til fritidsaktiviteter. Faktisk viser tallene at hele **92%** av barn og unge fraktes i bil! Dette ønsker vi å gjøre noe med.

ØHIL er en stor klubb med mange fornuftige medlemmer, samt god gjennomføringsevne og er derfor svært viktig for denne typen prosjekter. Vi har også en reell utfordring med parkeringsplasser på våre anlegg. Det er således mange oppsider om prosjektperioden vil gi en god effekt.

Prosjektet gjennomføres i samarbeid med Transportøkonomisk institutt (TØI) og aldersgruppen som skal måles er årgangene **2009** og **2010**. Vi bruker våre fotball-grupper i denne alderen, og foreldre og utøvere i disse årsklassene vil få informasjon direkte, men vi oppfordrer selvsagt ALLE i klubben til å sykle når de kan!

**NB!** Som en del av prosjektet vil det være mulig å skaffe til veie sykler til de som mangler dette av økonomiske årsaker.

Ta kontakt med daglig leder Sverre Nordby ved spørsmål, behov for sykkel eller om du brenner for denne typen prosjekter og ønsker å hjelpe til i gjennomføringsfasen!

Figur 7.1: Informasjon om sykkelkampanjen på ØHILs nettsider, 25. april 2022. (<https://ohil.no/na-skal-det-sykles/>)

Vi sendte en spørreundersøkelse til barna i gruppene som deltok i kampanjen (3x50 deltakere). I spørreundersøkelsen kartla vi 1) om de hadde fått med seg at kampanjen ble gjennomført, og 2) om de opplevde å ha fått god informasjon om kampanjen. Hele 25 prosent oppga at de ikke hadde fått informasjon om kampanjen. Arrangørene har oppgitt at de har delt informasjon om kampanjen på e-post, nettsider og Spond. Men de sa også at det kan være vanskelig for foreldre å få dette med seg, da det er mye informasjon som deles via disse kanalene. Videre var det flere som svarte at de fikk «noe» informasjon enn «god» informasjon. Disse resultatene kan tyde på at idrettslagene kunne gjort mer for å informere om kampanjen. Men det kan også bety at slike kampanjer er utfordrende å gjennomføre, nettopp fordi foreldre tar imot så mye informasjon om barnas fritidsaktiviteter, og det er krevende å ta stilling til et slikt tilbud i tillegg til den informasjonsflyten de allerede forholder seg til.

### 7.1.2 Opplevd og faktisk effekt av kampanjen

Det er viktig å vite om deltakerne hadde en positiv opplevelse av kampanjen, og om kampanjen har påvirket deres reisevaner. Omtrent to tredjedeler svarte at kampanjen verken hadde påvirket hvor mye

barna syklet eller hvor mye de ble kjørt til trening. I dybdeintervjuene svarte foreldrene at barna syklet relativt mye allerede. Det kan være en forklaring på at kampanjen har hatt begrenset effekt. Det kom også fram i intervjuene at det er nødvendig med andre tiltak for å øke sykkelbruken. For eksempel var det en foresatt som sa at utvikling av sykkelinfrastruktur, som gjør at man slipper å sykle i bilveien, var nødvendig for at sønnen på 11 år skulle kunne sykle alene til trening.

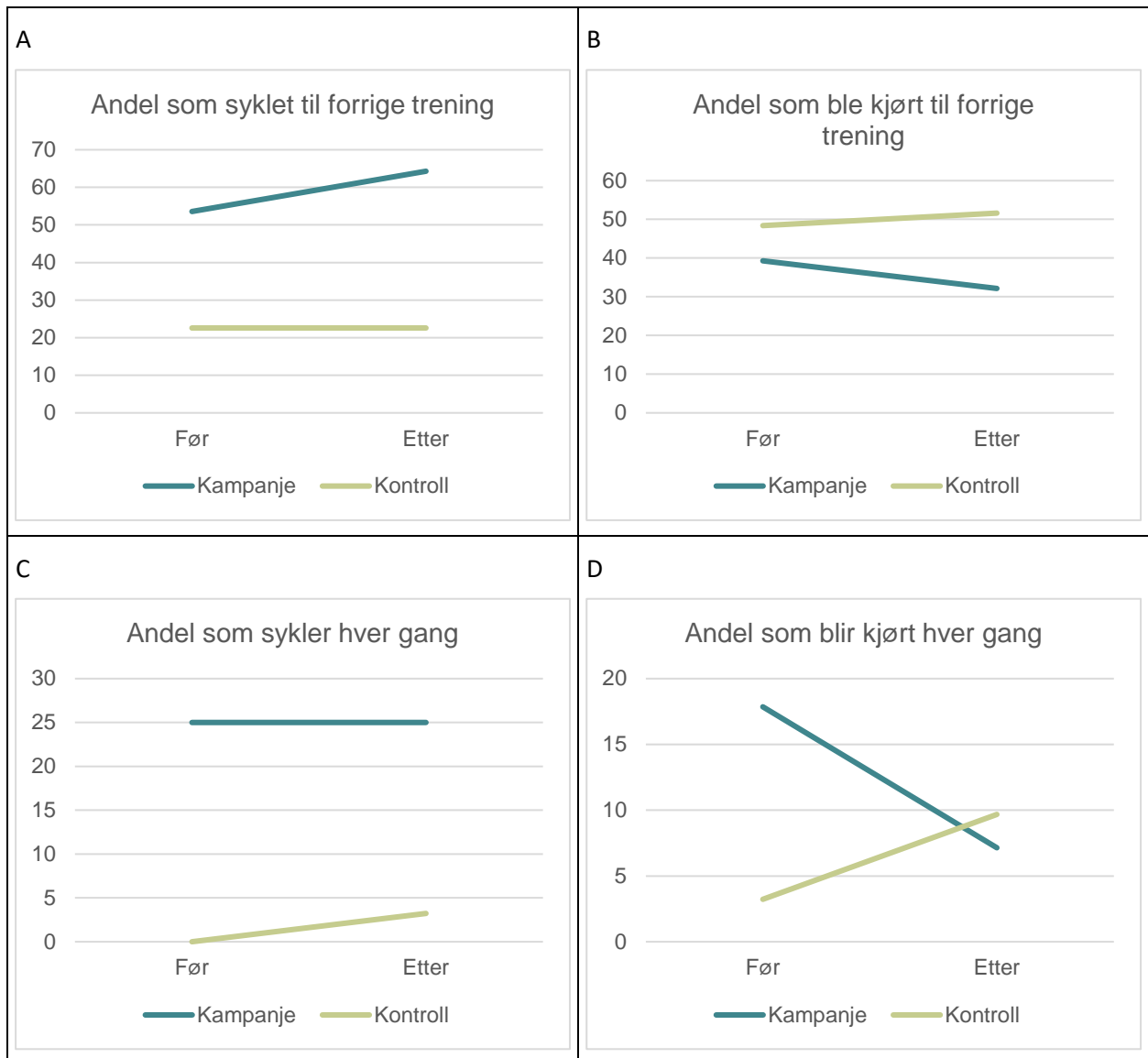
Én ting er hvordan deltakerne opplever kampanjen og hvordan de selv mener den har bidratt til endret reiseadferd. En annen ting er hvordan de faktisk reiser, og hvorvidt dette endrer seg som følge av kampanjen eller om det er andre forklaringer på at man har endret reisemåte. For å få en god kartlegging av kampanjens effekt på sykling og foreldrekjøring har vi derfor gjennomført en kontrollert sammenligning mellom kampanjens deltakere og en kontrollgruppe. Det at vi har to grupper (kampanje og kontroll) og målinger på to tidspunkt (før og etter kampanjen) gjør at vi kan benytte en forskjell-i-forskjell analyseteknikk. Denne teknikken lar oss studere om den utviklingen vi eventuelt ser i transportmiddelbruk blant deltakerne i kampanjen, er forskjellig fra den utviklingen vi uansett kunne forventet å se dersom kampanjen ikke ble gjennomført. For eksempel kan vi anta at sykkelbruken uansett endrer seg fra april (før kampanjen) til juni (etter kampanjen) på grunn av endret temperatur, dagslys, o.l. Med denne analyseteknikken kan vi skille på hvor mye av en endring som skyldes tiltaket og hvor mye som skyldes annen «naturlig» variasjon (Angrist & Pischke, 2009). Det var utfordrende å få deltakerne til å svare på begge spørreundersøkelsene, og antallet respondenter (28 i kampanjegruppen, 31 i kontrollgruppen) er derfor lavere enn vi hadde ønsket oss.

Vi analyserte fire spørsmål fra spørreundersøkelsen, knyttet til transportmiddelbruk til trening:

- Syklet barnet til forrige trening?
- Ble barnet kjørt (med bil) til forrige trening?
- Har barnet syklet til alle treningene de siste ukene?
- Har barnet blitt kjørt til alle treningene de siste ukene?

For alle fire spørsmålene gjennomførte vi en regresjonsanalyse for å beregne sannsynligheten for at en person svarer ja eller nei på disse spørsmålene. Figurene nedenfor viser hvordan de predikerte andelenes som svarer ja har endret seg fra før til etter kampanjen, for de to gruppene.



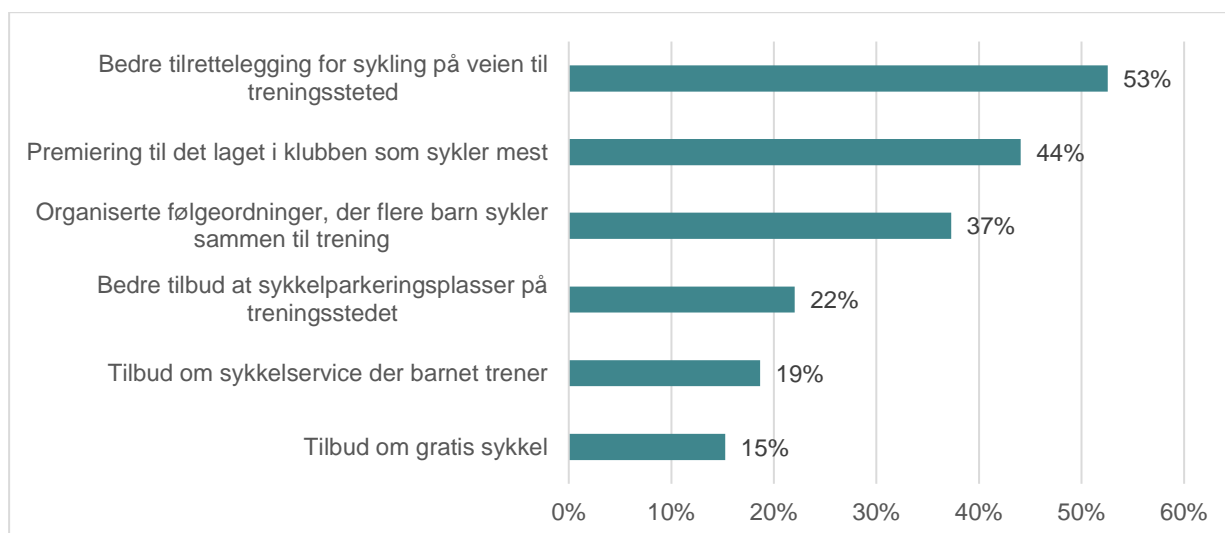


Figur 7.2: Predikerte andeler (prosent). Diff-In-Diff analyse. N = 58

Vi ser tydelig at utviklingen i kampanjegruppen skiller seg fra kontrollgruppen, på de fleste spørsmålene. Andelen som syklet til forrige trening (A) har tydelig økt i kampanjegruppen, mens den holder seg stabil i kontrollgruppen. Andelen som ble kjørt til forrige trening (B) har derimot sunket i kampanjegruppen. Andelen som oppgir å sykle til hver trening (C) har imidlertid holdt seg stabil i kampanjegruppen, mens den har økt noe i kontrollgruppen. Økningen i kontrollgruppen er imidlertid svært lav, og ikke signifikant, og vi antar at denne skyldes tilfeldig variasjon. Til slutt ser vi en tydelig nedgang i andelen som blir kjørt til hver trening (D) som følge av kampanjen, ulikt den utviklingen vi ser i kontrollgruppen. Modellresultatene er presentert i vedlegg V1.

På grunn av det lave antallet respondenter (28 personer i kampanjegruppen, 31 personer i kontrollgruppen) er det vanskelig å oppnå statistisk signifikante resultater, og endringer kan lett være forårsaket av tilfeldige variasjoner. Unntaket er det siste utfallet (andel som blir kjørt til hver trening, D), der vi finner at effekten av kampanjen er signifikant på 11 prosent-nivå ( $p=0.112$ ). Dette kan anses som et godt resultat med et såpass lite utvalg.

I spørreundersøkelsen stilte vi også spørsmål om i hvilken grad folk mente at ulike tiltak ville bidratt til at deres barn syklet mer til trening. Figuren nedenfor viser andelen som svarer at de i noen eller stor grad mener tiltakene ville hatt en effekt. Spørsmålene er stilt til både kampanje- og kontrollgruppen.



Figur 7.3: Holdninger til tiltak for å øke sykkelbruk. Andel som mener at tiltaket i noen/stor grad vil bidra til mer sykling. Prosent. N=59

Vi ser en klar spredning i oppslutningen til de ulike tiltakene. Bedre sykkelinfrastruktur er klart mest populært, med en oppslutning på over femti prosent. Premiering av sykling skårer også relativt høyt, med 44 prosent. Det siste tyder på at mindre kostnadskrevenne tiltak også kan ha stor effekt. Det samme gjelder forslaget om organiserte følgegrupper for sykling. Tilbud om sykkelparkering, sykkel-service og gratis sykler får imidlertid mindre oppslutning.

En utfordring med analysene ovenfor er at datainnsamlingen ble gjennomført kort tid etter at kampanjen var ferdig. Den effekten vi finner ble altså observert like etter kampanjen, og betyr ikke nødvendigvis at den vedvarer. Intervjuene med foreldre ble derimot gjennomført omtrent et halvt år etter kampanjen, og gir noen indikasjoner på langtidseffekter. En foresatt sa at han ikke trodde kampanjen ville ha noen varig effekt. Han mente at det var mulig at noen flere syklet under kampanjen, men at disse sannsynligvis ikke ville fortsette. En annen mener at det kun er forbedring av sykkelinfrastruktur som kan bidra til økt sykling. I tillegg var en foresatt positiv til mer organiserte ordninger for at barn sykler sammen til trening. Han foreslo at en plattform for å organisere dette – på e-post, Facebook eller Spond – kunne senke terskelen for å sykle til trening.

### 7.1.3 Oppsummering

Evalueringen av sykkelkampanjen viser at tiltaket har hatt noe blandet måloppnåelse. På den ene siden tyder spørreundersøkelsen på at kampanjen har bidratt til mindre foreldrekjøring og mer sykling blant deltakerne. På den andre siden finner vi i dybdeintervjuene med foreldrene at kampanjen har vært dårlig formidlet til deltakerne, i tillegg til at foreldrene generelt har lite tro på holdningskampanjer (sammenlignet med andre tiltak for økt sykling). Disse funnene viser hva som er de største utfordringene med holdningskampanjer. Holdningskampanjer kan være relativt enkle og kostnadseffektive å gjennomføre, sammenlignet med tiltak som for eksempel innebærer å bygge ny sykkelinfrastruktur eller tilby skyss til trening. Samtidig har slike tiltak en mindre direkte innvirkning på folks hverdag: de påvirker for eksempel ikke hvor trygt det er å sykle, eller korter ned reisetiden, som kan være effekten av andre tiltak.

For at holdningskampanjer skal lykkes, må de være godt kommunisert og det må være god oppslutning blant deltagerne. Dette ser i liten grad ut til å være tilfelle i sykkelkampanjen. Dette er ikke uventet, all den tid barnefamilier opplever hektiske hverdager og mye informasjon fra skole, idrettslag, osv. Men det viser også at for å få til en vellykket holdningskampanje må man ha mye oppmerksomhet på å informere og kommunisere til deltakerne. Til slutt kan vi anta at kampanjer som denne vil kunne ha større effekt i

klubber der sykkelandelen i utgangspunktet er lav. I slike tilfeller vil tiltak for å øke sykling åpenbart ha større potensial enn i klubber der mange allerede sykler.

## 7.2 Skibuss

Dette tiltaket er et rent transporttilbud for deltakere i Haslum ILs skigruppe, for transport til skitreningen på Gullhaug i Lommedalen. Tilbudet ble først gjennomført vinteren 2021, men da i en forenklet versjon, både på grunn av Covid 19 og fordi det var lite snø den vinteren. Vinteren 2022 ble det derimot gjennomført i full skala. Prosjektet ble ledet av en ekstern prosjektleder. Resultatene i dette kapitlet er basert på intervju med prosjektlederen og fire foreldre (alle til jenter på 11 år).

Langrennstrening, og annen ski-idrett, er aktiviteter der det erfaringsmessig er mye foreldrekjøring. Den generelle spørreundersøkelsen blant foreldre viste at andelen som ble kjørt var 70 prosent på sommer trening og 90 prosent på vintertrening. Det er mye utstyr som skal transporteres og treningene finner ofte sted langt fra der barna bor. Dette gjelder ikke minst i Haslum IL, der langrennstrening hovedsakelig finner sted på Eineåsen skianlegg på Gullhaug i Lommedalen. Dersom det er lite snø hender det dessuten at skitreningen skjer enda lengre unna.

### 7.2.1 Gjennomføring

Tilbudet gikk ut på at deltakere ble transportert med buss til Eineåsen. Bussen startet på Ramstad skole og stoppet på Gjønnes T-banestasjon og Haslum skole før den kjørte til Eineåsen. Avstanden fra Ramstad skole til Eineåsen er omtrent 11 km, en tur som tar 16 minutter med bil/buss. Busstransporten ble gjennomført hver tirsdag og torsdag i skisesongen (januar til mars) i 2022.

Idrettslaget informerte om tilbudet til sine deltakere, som fikk mulighet til å melde seg på en egen gruppe i Spond til dette formålet. Det var prosjektlederen som administrerte denne gruppen, der de påmeldte kunne registrere seg hver gang de ønsket å sitte på med bussen. Prosjektet var finansiert av en kombinasjon av statlige midler og midler fra Bærum kommune (via prosjektet Kjørestopp), med en kostnad på omtrent 200 000,- per sesong. Deltakerne behøvde ikke betale for transporten.

Sesongen 2022 var det 58 barn som meldte seg på tilbudet. Av disse var det 33 som benyttet seg av tilbudet minst én gang. Prosjektlederen anslår at det var 10-15 stykker som benyttet tilbudet aktivt (nesten hver uke). Det var altså en del barn som enten ikke brukte skibussen eller som bare brukte den noen få ganger.

Covid 19-pandemien kan ha hatt en viss innvirkning på tiltaket. Prosjektlederen oppga at enkelte har gitt tilbakemelding om at de ikke ønsket å reise med buss på grunn av smittefare. I tillegg var en viktig grunn til å bruke Spond til organisering at man da hadde god kontroll på hvem som hadde meldt seg på, noe som var viktig for å ha mulighet til smittesporing.

Det har vært en viss utfordring å transportere utstyr i bussen på en god måte. Deltakerne måtte ta med seg ski og skistaver om bord i bussen, for å gjøre av- og påstigning mest mulig effektivt. Dermed var det utelukket å bruke minibusser eller turbusser med bagasjerom, fordi regelverket sier at det ikke er lov å ta med bagasje om bord på slike busser. Derfor ble det brukt rutebusser uten bagasjerom (fra Vy). I en tidlig fase var det også planer om å involvere Fossum IF sin skiskyttergruppe. Dette ble imidlertid utelukket, da det ikke er lov å ta med våpen om bord på bussene.

### 7.2.2 Effekt og opplevelse av tiltaket

Tre av de fire foreldrene vi har intervjuet oppgir at deres barn har brukt bussen omtrent hver gang de har hatt muligheten. Den siste sier at de har brukt bussen omtrent halvparten av gangene, og ellers kjørt bil. Alle sier at alternativet til buss er å kjøre barna selv, eller å samkjøre. Samkjøring er imidlertid ikke spesielt utbredt.

Det varierer hvordan deltakerne reiser til bussholdeplassen. To av foreldrene vi har snakket med sier at de kjører barna dit, mens de to andre sier at barna går selv. Det er tydelig at det er avstand som er den viktigste forklaringen på bilbruk. De som går bor bare noen hundre meter fra stedet der bussen går fra, mens de som kjører bor over én kilometer unna.

Deltakerne er alle veldig fornøyde med skibussen, av flere grunner. For det første bidrar tilbudet til mindre tidsbruk for foreldrene, de kan sende barna sine med bussen og slippe å kjøre selv. En forelder sier for eksempel:

*«Jeg vet ikke om jeg hadde orket fire treninger i uka hvis vi ikke hadde skibussen.»*

Å kjøre barna til bussholdeplassen er enklere, fordi det er så kort at de kan kjøre hjem igjen. Fra Eineåsen er det så langt å kjøre hjem at de like gjerne blir der til treningen er ferdig. Skibussen gjør det derfor lettere for barna å delta på aktiviteter. For det andre er det mange som setter pris på å slippe å kjøre på grunn av parkeringsproblemer på Eineåsen. Det er få parkeringsplasser rett ved skiløypene, og nødvendig å ankomme i god tid for å få plass der. Alternativet er å parkere et stykke unna. Da må barna gå et stykke, der det ofte er glatt og utrygt med tanke på biltrafikk. For det tredje er bussturen veldig sosial for deltakerne. Flere foreldre sier at barna setter stor pris på tiden i bussen før og etter trening, der de kan prate med venner og gjerne ta en kopp varm drikke etter treningen. For det fjerde setter foreldrene pris på muligheten til å sitte på med bussen selv. En forelder vi intervjuet er trener for ski-gruppa, og var derfor med på bussturen. Han sa også at dette var et fint tilbud for andre dersom man ønsker å være til stede på barnas trening, eller om man ønsker å benytte muligheten til å gå på ski selv mens barnet er på trening.

Deltakerne har vært fornøyd med å bruke Spond til å melde seg på busstransporten. Det har vært forutsigbart og trygt. En foresatt sier også at busstransport er genialt når det er lite snø. Da hender det at treningene blir flyttet til et annet sted kort tid i forveien. Med busstransporten behøver ikke foreldrene følge med på hvor treningen skal finne sted: de kan sende barna sine med bussen, som tar de til treningen.

Både arrangør og foreldrene vi har intervjuet opplever også at skibusstilbudet er positivt for rekruttering til idrettslaget. Flere mener dette gjør det lettere for barn å delta på langrennstrening, også for familier som ikke har bil eller der foreldrene ikke har tid til å følge barna på trening.

Deltakerne er veldig fornøyd med tilbudet og setter pris på muligheten til at barna transporteres til skitrening. De har samtidig noen forslag til forbedringer av tilbudet.

Det første er at det ofte blir kaotisk med alle skiene og stavene som fraktes på bussen. Disse har ikke noen fast plass, og blir gjerne liggende løst. Da er det for det første fare for riper og andre skader på utstyret, og for det andre utfordrende å finne igjen sitt eget utstyr ved avstigning. Et bedre system for oppbevaring av skiutstyr på bussen kunne redusert disse problemene. Det kunne enten vært i egne bagasjerom, med stropper for å feste utstyret på faste plasser, eller annet.

En av foreldrene synes bussen kunne stoppet på flere stoppesteder. For eksempel kunne den stoppet på de etablerte bussholdeplassene den kjører forbi på veien. Det ville gjort det lettere å gå til bussen for de barna som i dag blir kjørt til bussholdeplassen.

Det er noe variasjon i betalingsviljen for dette tilbudet. To foreldre svarer at de ikke ville deltatt dersom tilbudet kostet 100 kroner eller mer per måned. De to andre kunne tenke seg å betale noe mer, fra 100 til 400 kroner.

### 7.2.3 Oppsummering

Basert på intervjuene kan vi slå fast at tiltaket med skibuss har vært vellykket med tanke på å redusere foreldrekjøring. I tillegg kan vi anta at tilbudet har en positiv effekt på deltakelse og inkludering, fordi

det gjør det lettere å delta på langrenn for familier som ikke eier bil og familier der foreldrene har lite tid til å kjøre barn til trening.

Den høye andelen bilkjøring til vintertrening (90 prosent, som beskrevet innledningsvis i dette avsnittet), viser at det er stort potensiale for å redusere foreldrekjøring til denne typen trening. Samtidig er det en utfordring med lange avstander og mye utstyr som skal medbringes. Dermed er skibussen et godt alternativ til foreldrekjøring.

En utfordring med tilbudet er den høye kostnaden. Uten den eksterne finansieringen er det usikkert om tilbudet ville blitt gjennomført, og dersom foreldrene måtte betale selv er det sannsynlig at mange ville valgt foreldrekjøring. En forelder vi snakket med sa følgende på spørsmål om han ville betalt for tilbudet:

*«Hadde dere brukt skibussen hvis det kostet 100-200 kr per måned?»*

*«Nei, det tror jeg faktisk ikke. For da er det enda en ting man bare må gjøre – ikke at prisen er det det går på – men da er det en ekstra ting du må gjøre og da kjører du likevel for det blir enklere»*

Skibuss er et kostnadskrevenende tiltak, og intervjuene vi har gjort tyder på at det er lite betalingsvilje blant potensielle deltakere. I tillegg er det en utfordring med å få nok brukere til et slikt tilbudet. Med en stor rutebuss som ikke er fylt opp, kan det være at vinningen går opp i spinningen med tanke på CO<sub>2</sub>-utslipp. Det er imidlertid grunn til å tro at flere ville ha benyttet tiltaket dersom man ikke var midt i en pandemi.

## 7.3 SFO-trening

«SFO-trening» er et tiltak som ikke dreier seg om å endre transportvaner til og fra trening, men heller om å redusere transportbehovet. Tiltaket går ut på at to idrettslag i kommunen (Bærums Verk Hauger IL og Øvrevoll Hosle IL) samarbeidet med to skoler hver (henholdsvis Rykkinn og Bryn, og Hosle og Eikeli) om å tilby trening for barn på SFO. I BVHIL har treningen funnet sted i Rykkinn-hallen, og trenere har fulgt barna fra SFO til trening og tilbake igjen. Elever fra Rykkinn skole gikk til fots (med treneren), mens barna på Bryn skole ble kjørt med maxitaxi. For ØHIL sin del har idrettslaget brukt gymsaler på skolene, slik at barna ikke har behovd å forflytte seg.

For å evaluere tiltaket har vi gjennomført intervjuer med de ansvarlige arrangørene i hvert idrettslag, samt tre foreldre til deltakende barn. Vi har også gjennomgått idrettslagenes og Bærum kommunes egne evalueringer. Tiltaket har blitt finansiert gjennom Kjørestopp-prosjektet, med 150 000,- til hvert idrettslag per halvår. ØHIL gjennomførte tilbudet fra august 2021 til juni 2022, mens BVHIL startet i desember 2021 og avsluttet i juni 2022.

### 7.3.1 Gjennomføring

SFO-trening ble gjennomført blant 1.-4. trinn på de fire skolene. ØHIL har kun tilbudt fotballtrening, mens BVHIL har vekslet mellom fotball, innebandy og håndball. Det er idrettslagene og SFO som i samarbeid har stått for rekruttering, og deltakelse var mulig for alle barna på SFO. SFO har distribuert påmeldingsskjemaer på vegne av idrettslagene. Til sammen har omtrent 350 barn benyttet seg av tilbudet.

ØHIL har, som nevnt, gjennomført sine treninger på skolene. Her har SFO hatt ansvaret for at barna møter opp i gymsalen, mens idrettslaget har hatt ansvar for selve treningene. For BVHIL sin del har SFO hatt ansvar for rekruttering og organisering av transport til og fra treningshallen (enten med minibuss eller til fots). Idrettslaget har stått for lokaler og gjennomføring av treningene. Begge idrettslagene sier de har vært avhengige av den økonomiske støtten fra Kjørestopp for å gjennomføre tiltaket. Midlene

har blitt brukt til å lønne trenerne, leie lokaler og leie av minibuss, og noe innkjøp av utstyr. Deltakerne har ikke betalt for tilbudet, og midlene var derfor også ment å dekke det potensielle inntektstapet dersom barna ikke deltok på andre treninger i klubbens regi.

Begge idrettslagene oppgir at gjennomføring av tiltaket og samarbeid med skoler/SFO har gått veldig bra. Det har vært en fornuftig fordeling av arbeidsoppgaver, og uproblematisk både å rekruttere deltakere og å gjennomføre aktivitetene.

### 7.3.2 Effekt og opplevelse av tiltaket

SFO-trening har potensial til å ha en betydelig effekt på foreldrekjøring, men kun dersom det *erstatte annen trening* på kveldstid (som foreldrene ville kjørt barna til). Spørsmålet om trening på kveldstid har derfor vært viktig i intervjuene vi har gjennomført. Det ene idrettslaget opplever at de har noe mindre deltakelse på sitt fotball-akademi. I den andre klubben er det mer usikkert om tiltaket har hatt en effekt på annen trening, blant annet fordi koronapandemien i samme periode også har påvirket deltakelse. Blant foreldrene vi har snakket med er det også noe variasjon i opplevelsen av denne effekten. Én foresatt sier at hennes datter er svært aktiv, og at trening i SFO-tiden ikke gjør at hun deltar på færre kveldstreninger. Hun sier imidlertid at dersom det var SFO-trening flere dager i uken, hadde de vurdert å redusere antallet kveldstreninger. En annen sier at hennes sønn kun deltar på trening i SFO-tiden, og at dette gir nok aktivitet. Blant de vi har intervjuet har altså SFO-treningen en effekt blant barn med et lavt til moderat aktivitetsnivå, mens effekten er mindre for de mest aktive barna.

Vi vet fra spørreundersøkelsen blant alle idrettslag i Bærum at bare åtte prosent pleier å reise rett fra skole eller SFO til trening. Det aller meste av treningen finner sted på ettermiddag- eller kveldstid (80 prosent), og de fleste reiser hjemmefra til trening (83 prosent). Dersom man lykkes i å flytte trening til (eller like etter) skole- og SFO, er det dermed stort potensiale for å redusere reisebehovet og dermed også foreldrekjøring.

Rekruttering og inkludering er også viktige suksessfaktorer for tiltaket. I begge idrettslagene opplever arrangørene at tiltaket er en god introduksjon til organisert idrett, spesielt for de yngste barna. Det blir trukket frem som positivt at treningene finner sted i SFO-tiden, der barna er i trygge og vante rammer, noe som senker terskelen for deltakelse. Denne introduksjonen til fritidsaktiviteter, med lav terskel for deltakelse og lave kostnader, er også positivt med tanke på inkludering av ulike grupper. Det blir lettere å delta i organisert idrett for barn fra familier som ellers har lite tid og få økonomiske ressurser. Vi finner også en positiv effekt blant familier som ikke eier bil. For disse er det gjerne vanskeligere å la barna delta på treninger på kveldene, når det er vanskelig å komme seg dit uten bil. I disse tilfellene gir SFO-trening en mulighet for å delta i organiserte idrettsaktiviteter.

Det er sterk vilje til å forlenge tiltaket. Arrangørene sier at de planlegger for forlengelse så lenge de fortsatt får finansiering. De har også planer om å utvide tilbudet til flere skoler. Foreldrene vi har snakket med er også interessert i å la sine barn fortsette på SFO-trening. Alle vi har snakket med har vært fornøyd med hvordan tiltaket har vært innrettet, og det er derfor ingen planer om å endre dette.

Det er imidlertid lav betalingsvilje blant deltakerne. Foreldrene vi har snakket med sier at de ikke er interessert i å fortsette dersom det er en deltakeravgift. Hvis betaling innføres, sier foreldrene at de heller vil prioritere annen trening, som fotball-akademiet, over SFO-trening. Her er det imidlertid en viss variasjon med barnas alder. De vi har intervjuet har barn i alderen 7-8 år. For de minste (6 åringene i første klasse), er SFO-trening en aktivitet som gjerne er lettere å gjennomføre enn treninger på kveldstid. Når barna blir eldre (fra åtte år og oppover) er inntrykket fra intervjuene at kveldstrening er lettere å gjennomføre, behovet for å gå på SFO-blir mindre, og dermed blir også viktigheten av et treningstilbud i SFO-tid blir mindre.

### 7.3.3 Oppsummering

Også tiltaket med trening i SFO-tiden har vært vellykket. Vi ser særlig at tiltaket bidrar til mer inkludering og at flere barn deltar i organisert idrett. Dette kan være en effektiv måte å introdusere barn til organisert idrett, også for familier som har utfordringer med å delta på ordinære treninger (enten fordi deltakerkontingent er for dyrt, eller fordi foreldre har vanskelig for å følge barna til kveldstreninger). I tillegg ser vi noe effekt på foreldrekjøring, i de tilfellene der SFO-treningen erstatter annen trening. Det er imidlertid enkelte som oppgir at SFO-treningen ikke erstatter annen trening. Samtidig er dette tiltaket – i likhet med skibuss – et forholdsvis dyrt tiltak å gjennomføre. Når det heller ikke her er særlig betalingsvilje blant deltakerne, kan vi slå fast at for at tiltaket skal lykkes er idrettslagene avhengige av ekstern finansiering. Dersom det skal ha en reduserende effekt på foreldrekjøring, bør man også la dette være det eneste treningstilbudet fra idrettslaget til denne aldersgruppen, og la være å gjennomføre treninger på ettermiddags/kveldstid.



## 8 Konklusjoner og drøftelse

Barn i Bærum kommune lever svært aktive liv. De trener i en organisert idrettsaktivitet 3,2 ganger i uka i snitt. Dette kommer utenom eventuelle kamper og cuper i forbindelse med idrettsaktiviteten og eventuelle andre fritidsaktiviteter, som speider, kor, korps mm. 69 prosent av barna blir kjørt til treningsaktiviteten av egne eller andres foreldre. Noen flere blir kjørt hjem fra trening. Mange har lang avstand mellom bolig og stedet der treningen finner sted (i snitt 3,7 km). Mange treninger i løpet av en uke og mye foreldrekjøring, bidrar til mye klimagassutslipp. Våre beregninger tyder på at foreldrekjøring til organisert idrett bidrar til 10,77 tonn CO<sub>2</sub>-utslipp i Bærum kommune per uke per barn. Både ut i fra et miljøperspektiv og helseperspektiv er det sentralt å få ned foreldrekjøring – generelt og til ulike fritidsaktiviteter. I tillegg er det viktig å unngå at barn sosialiseres til bilbruk, slik at de i større grad vil ty til aktiv mobilitet når de blir eldre. I dette prosjektet har vi benyttet organisert idrett blant barn i alderen 6-12 år som case for å få bedre innsikt i hva som kan forklare foreldrekjøring og hvilke tiltak som kan være effektive for å redusere foreldrekjøring.

### 8.1 Konklusjoner

#### 8.1.1 Forklaringer på foreldrekjøring til organisert idrett

Vi har brukt metodemiksing for å forstå og forklare foreldrekjøring til organisert treningsaktivitet i Bærum kommune, hvor vi både gjennomført kvalitative intervjuer med representanter fra ulike idrettslag og med foreldre til barn som er aktive i en idrettsklubb i Bærum, og spørreundersøkelser blant foreldre. De kvalitative intervjuene viser at det er en rekke barrierer knyttet til å bruke andre mer miljøvennlige transportmidler til (og fra) trening, og at bilen er et verktøy for å overkomme disse barrierene, samtidig som bilen også innehar noen fordeler i seg selv. Spørreundersøkelsen blant foreldre viste hva foreldrene selv mener er de viktigste grunnene til at de kjører barna til trening. I tillegg viste analyser av resultater fra spørreundersøkelsen hvilke individuelle og kontekstuelle forhold som er av betydning for om man kjører barnet til trening eller ikke. I sum viser disse resultatene at vi kan skille mellom tre ulike mekanismer for at barnet blir kjørt til organisert trening. Foreldre kjører fordi:

- **De MÅ:** Bilen brukes fordi foreldre opplever at de må. Ifølge Wadel (1983) er familien et sysselsettingssystem der plikter, oppgaver og ressurser skal fordeles for at aktiviteter og ting skal bli gjort. Våre analyser viser at mange foreldre opplever press på tid for å rekke over alt de skal. At det er langt til treningsstedet gjør ikke hverdagen lettere. Analyser viser at avstand mellom bolig og treningssted er spesielt utslagsgivende for om man kjører barnet til trening eller ikke. Et generelt dårlig kollektivtilbud og mangel på et kollektivtilbud som er tilpasset barns behov gjør at bruk av kollektivtransport ikke er et reelt alternativ til bil. Det å følge barnet til fots eller sykkel kan også være tidkrevende. Bilen brukes da for å overkomme begrensninger i tid- og rom. Dette er i tråd med Hägerstrand (1977), som sier at begrensninger i tid og rom legger føringer på våre valg i hverdagen. Noen er også bekymret for trafikksikkerheten på veien til treningsstedet, men analysene tyder på at dette er av mindre betydning for om man kjører eller ikke.
- **De VIL:** Bilen brukes fordi foreldre selv ønsker det. De kvalitative intervjuene avslørte at ønsket om å få mer tid med barnet, både ved å kunne være til stede på trening og også å få tid i bilen sammen med barnet, er en viktig forklaring for å kjøre barnet til trening. Dette kom også frem som en viktig grunn til at barnet blir kjørt i spørreundersøkelsen.
- **De KAN:** Foreldre kjører barnet fordi de kan og har god tilgang på bil. Analysene viser at foreldrekjøring øker med antallet biler i husholdet, også når man kontrollerer for avstand og andre forhold. De kvalitative intervjuene viser også hvor mye større krav det er til organisering mellom foreldrene i hverdagen, både når det gjelder arbeidsreiser, handling av mat og følge-

reiser, når de kun har en bil i husholdet. Å ha to eller flere biler i husholdet utvider foreldrenes (sekundære) handlingsfelt (Schutz 1975) i større grad enn om man har en bil i husholdet.

I noen tilfeller vil alle disse mekanismene spille inn, i andre tilfeller vil kun en eller to av dem spille inn samtidig. For noen vil for eksempel bare det at de «må» på grunn av begrensninger i tid og rom være den eneste forklaringen, for andre kan det være både det at de «vil» og «kan». Når det skal utvikles tiltak er det viktig å ta hensyn til hva som er de viktigste forklaringer på at foreldre kjører barna til organisert idrett. Om de viktigste forklaringer er tidsmessige og romlige begrensninger («må»), kan man vurdere om det er mulig å redusere avstandene til treningsaktivitetene – og også gjøre veien mer trafiksikker om det er behov for det. Eller man kan vurdere å forbedre kollektivtilbudet slik at det i større grad er tilpasset barnas behov. Å tilrettelegge bedre for samkjøring med andre foreldre er eksempel på tiltak for å redusere tidsbegrensninger, som er knyttet opp til at mange foreldre opplever at de «må» kjøre barnet. Om det egentlig ikke er så lang avstand, og foreldrene kjører fordi de «kan» og «vil», kan man f.eks. vurdere hvordan man kan få foreldrene til å motivere barnet til å gå eller sykle – og at de gjør det sammen (om de ønsker å tilbringe mer tid med barnet). Våre analyser tyder også på at det er et skille mellom barrierer for «yngre» og «eldre» barn (her i alderen 6-12 år), noe som tilsier at tiltak bør målrettes ulike aldersgrupper.

De overordnede forklaringene på foreldrekjøring til idrettsaktiviteter som vi har avdekket for Bærum kommune, kan trolig overføres til andre kommuner. Om det ikke er store forskjeller mellom idrettsaktiviteter og andre fritidsaktiviteter i når og hvor aktivitetene finner sted, kan trolig de overordnede forklaringene også overføres til andre fritidsaktiviteter. Likevel, det kan være forskjeller mellom kommuner i hva som er de strukturelle forholdene som gjør at foreldre opplever at de MÅ kjøre barnet til idrettsaktiviteter. For noen kommuner kan det f.eks. være totalt fravær av muligheter for å sykle eller gå (mangler sykkel og gangvei) som er den viktigste forklaring på at foreldre kjører. Det er viktig i utviklingen av tiltak at man tar tak i de mest prekære lokale utfordringene i hva som gjør at foreldre opplever at de MÅ kjøre barnet til fritidsaktiviteter.

### 8.1.2 Varierende effekt av tiltakene i prosjektet

Vi har gjennomført tre tiltak for å redusere 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 foreldre 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 åpenbar effekt på bilkjøring. For alle de 10-15 som kjørte med bussen fast hver gang, reduserte det foreldrekjøring. Blant de vi har intervjuet sier alle at de ville kjørt bil dersom de ikke hadde dette tilbudet. 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 har i mindre grad påvirket hvordan barn reiser til trening. 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.

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 fra Kjørestopp-prosjektet.

Deltakerne har ikke behovd 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.

## 8.2 Hvilke tiltak har et potensial for å redusere foreldrekjøring?

Hvilke tiltak som passer for ulike kommuner kan variere, og det er viktig å gjøre et grundig forarbeid for å forstå hva som er de viktigste forklaringene på foreldrekjøring - og barrierene for å bruke alternativer til bil til organisert idrett (og andre fritidsaktiviteter) som barn deltar i. Det er grunn til å tro at barrierer knyttet til kontekstuelle forhold vil variere en del mellom kommuner. For å få inspirasjon til ulike tiltak, se vedlegg 2 med oppsummeringer fra workshopene som ble arrangert i regi av prosjektet. Det er også viktig at det foretas evalueringer av tiltak som settes inn, gjerne med før – og etterundersøkelser og kontrollgrupper, slik at man kan måle om tiltakene har hatt effekt på faktisk adferd. Evalueringer av f.eks. hvor mye «oppmerksomhet» et tiltak har fått, har liten verdi da det verken sier noe om endringer i adferd og heller ikke kan benyttes av andre som ønsker å utvikle tiltak.

Våre analyser tyder på at det er tre tiltak for å redusere foreldrekjøring som foreldre ønsker seg og som de tror ville hatt effekt på deres egen kjøring av barn til organisert idrett: Aktivitetstransport, mer organisert samkjøring og flytte idrettsaktivitetene nærmere bolig for å redusere avstander. Mens de to førstnevnte går direkte på å redusere individuell transport til treninger, går det sistnevnte tiltaket på å redusere reisebehov, ved at avstandene reduseres.

Aktivitetstransport er et tilbud noen barn i Bærum allerede benytter seg av, spesielt yngre barn. De fleste som benytter seg av dette, har barn som blir kjørt fra skole/SFO til treningen med aktivitetstransport, men som ikke blir kjørt hjem etter trening. Dette tilbudet krever fremdeles en del foreldrekjøring. Mange ønsker seg derfor et utvidet tilbud der barna også kan bli hentet hjemme og kjørt hjem igjen etter trening. Man kan forvente en betydelig gevinst i form av redusert foreldrekjøring dersom flere barn reiser sammen. Dette er imidlertid et kostnadskrevenende tiltak, og uten subsidiering fra det offentlige, vil dette tilbudet være dyrt for den enkelte familie. I tillegg vil egenfinansiering kunne virke sosialt ekskluderende. Aktivitetstransport (Skibuss) ble prøvd ut i prosjektet og evaluering viser at det har stor effekt på foreldrekjøring. I tillegg kan foreldre være med på bussen dersom de ønsker det.

Samkjøring mellom foreldre i samme idrettslag kan være betydelig rimeligere enn aktivitetstransport, og foreldre vil ha mindre utgifter knyttet til transport av barn enn det de har i dag. Man kan også forvente stor reduksjon av individuell foreldrekjøring dersom flere benytter seg av en slik ordning. Mange benytter seg av samkjøring i dag, der det er foreldre selv som har organisert dette. Det finnes to barrierer for at samkjøring ikke benyttes oftere: Mange opplever at det krever mye organisering og mange synes det er vanskelig å organisere fordi de ikke kjenner foreldre godt nok, spesielt de som har barn i de spesialiserte idrettslagene (f.eks. hockey, bandy, slalåm). I de spesialiserte lagene er det også flere som bor mer spredt, noe som også kan gjøre samkjøring vanskeligere. I våre intervjuer foreslås det at samkjøring blir organisert av idrettslagene i stedet for av foreldrene. Samkjøring vil også kunne bidra til å inkludere barn fra familier som ikke har god råd og/eller som ikke har egen bil, og kan rettes mot både yngre og eldre barn. En eksternt organisert samkjøringsordning, dvs. organisert av andre enn foreldre selv, ble ikke prøvd ut i dette prosjektet.

Avstand går igjen i både de kvalitative og kvantitative dataene som en viktig barriere for å bruke mer miljøvennlige transportmåter til trening. Mange sier i spørreundersøkelsen at de ville ha sluttet å kjøre helt dersom treningene ble flyttet nærmere hjemmet. Dette var også et tiltak som kom frem i workshopen med foreldre og barn, og som også ble prøvd ut i prosjektet ved å flytte treninger til SFO/skolen. Vi finner imidlertid bare en delvis effekt på foreldrekjøring fordi SFO-treningen for noen kommer som et tillegg til ettermiddags-/kveldstreningene. For at et slikt tiltak skal ha effekt, er det viktig forutsetning at

denne treningen faktisk erstatter treningene på ettermiddag/kveld. At tiltaket virker sosialt inkluderende er mindre relevant med tanke på målet om å redusere foreldrekjøring og klimaperspektivet. Om målet hadde vært mer inkluderende idrettsaktiviteter i Bærum kommune uavhengig av inntekt og sosial bakgrunn, hadde man kunne si at dette var et effektivt tiltak.

Avstand er en viktig barriere for å gå eller sykle til trening, sammen med alder og usikre trafikkforhold. At mange kjører bil selv på korte avstander, tyder på at det er et potensial for å øke den aktive transporten til treninger, spesielt blant de eldste barna. I prosjektet var det ønskelig også å prøve ut tiltak som kunne øke aktiv transport til treninger. Dette var også et ønske som kom frem i workshopen med foreldre og barn. Det ble derfor gjennomført en holdningskampanje for økt sykling i kombinasjon konkurranse i prosjektet. Dette viste seg imidlertid å ha liten effekt på foreldrekjøring. Tidligere forskning har vist at man får størst effekt av tiltak for å redusere foreldrekjøring dersom man kombinerer «myke» tiltak (som holdningskampanjer) med «harde» tiltak (det vil si fysiske tiltak som utbygging av sykkelveier eller utbedring av infrastruktur på annen måte) (Kolbenstvedt 2014). I vårt prosjekt ble det ikke gjort noe med sykkelinfrastrukturen i kommunen, selv om dette ble etterlyst i flere av dybdeintervjuene. Vi kan imidlertid ikke si noe om hvordan den faktiske sykkelinfrastrukturen og trafikkforholdene for gange og sykling er i kommunen da vi ikke har målt dette objektivt. Å satse på tiltak for økt gange og sykling vil imidlertid være svært effektive på lang sikt for å unngå at barn sosialiseres til bilbruk. I tillegg er det positivt for folkehelse dersom flere blir vant med aktiv transport. Gange og sykling er også noe som er tilgjengelig for de fleste, uavhengig av sosial bakgrunn.

I prosjektet har vi i liten grad fokusert på forbedringer av det ordinære kollektivtilbudet fordi dette lå utenfor prosjektets muligheter og rammer. Dette betyr ikke at det ikke finnes et potensial for å redusere foreldrekjøring ved å forbedre det ordinære kollektivtilbudet og i større grad tilpasse det barns behov. Dette er spesielt aktuelt for de eldre barna som kan reise uten følge av voksne og på reiser med lengre avstander.

## Referanser

- Adler, P.A., and P. Adler. 1994. Social reproduction and the corporate other: the institutionalization of afterschool activities. *The Sociological Quarterly* 35 (2): 309-328.
- Aitken, S. C. 1994. *Putting children into their place*. Association of American Geographers. Washington, DC: Edwards Brothers.
- Angrist, J. D. & Pischke, J.-S. (2009). *Mostly harmless econometrics: An empiricist's companion*. Princeton university press.
- Aranda-Balboa, M. J., Huertas-Delgado, F. J., Herrador-Colmenero, M., Cardon, G. & Chillón, P. (2020). Parental barriers to active transport to school: A systematic review. *International journal of public health*, 65(1), 87–98.
- Bakken, A. (2019). *Ungdata 2019. Nasjonale resultater* (Nr. 9/19; NOVA-Rapport). NOVA.
- Bradshaw, R. (1995). Why do parents drive their children to school? *Traffic engineering and control*, 36(1), 16–19.
- Berger, P. and Luckmann, T. 1975. *The Social Construction of Reality*. London: Allan Lane.
- Büchner, P. 1995. The impact of social and cultural modernization on the everyday lives of children. Theoretical and methodological framework. In *Childhood and youth in Germany and the Netherlands. Transitions and coping strategies of adolescents* edited by Du Bois-Reymond, M, R. Diekstra, K. Hurrelmann, and E. Peters, 105-125, Berlin/New York: Walter De Gruyter
- Bærum kommune 2018. Klimastrategi 2030. klimastrategi-2030.pdf (baerum.kommune.no)
- Bærum kommune 2019. Reisevaneundersøkelse i Bærum. <https://www.baerum.kommune.no/tjenester/klima-og-miljo/klimaklok/reisevaneundersokelsen-i-barum/>
- Cahill, S. 1990. "Childhood and public life: reaffirming biographical divisions." *Social Problems* 37: 390-402.
- DiGuseppi, C., Roberts, I., Li, L., og D. Allen 1998. *Determinants of car travel on daily journeys to school: cross sectional survey of primary school children*. BMJ Volume316, mai 1998. Nedlastet fra [www.bmj.com](http://www.bmj.com)
- Elster, J. 1989. *Nuts and Bolts of the Social Sciences*. New York, Cambridge.
- Faulkner, G. E., Richichi, V., Buliung, R. N., Fusco, C. & Moola, F. (2010). What's «quickest and easiest?»: parental decision making about school trip mode. *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, 7(1), 1–11. <https://doi.org/10.1186/1479-5868-7-62>
- Fawcett, L.M., A. F. Garton, and J. Dandy. 2009. Role of motivation, self-efficacy and parent support in adolescent structured leisure activity participation. *Australian Journal of Psychology* 61 (3): 175-182.
- Fyhri, A. og Elvebakk, B. 2011. Barns daglige reiser i Oslo, Akershus og Buskerud. TØI-rapport 1139, Transportøkonomisk institutt
- Fyhri, A., Hjorthol, R., Mackett, R. L., Fotel, T. N. & Kyttä, M. 2011. Children's active travel and independent mobility in four countries: Development, social contributing trends and measures. *Transport Policy*, 18(5), 703–710. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2011.01.005>
- Gaster, S. 1991. Urban Children's Access to their Neighborhood. Changes over three generations. *Environment and Planning* 23 (1): 70-85.

- Griffin, C. 1993. The threat of 'unstructured free time': Young people and leisure in the 1980s. In *Representation of youth. The study of youth and adolescence in Britain and America* edited by C. Griffin, 63-98. Polity Press, Cambridge.
- Hägerstrand, T. 1970. What about people in the regional sciences? *Papers of the regional science association*, 24, 7-21
- Hays, S. 1996. *The cultural contradictions of motherhood*. New Haven: Yale University Press.
- Hillman, M., J. Adams, and J. Whitelegg. 1990. *One False Move ... A Study of Children's Independent Mobility*. London: Policy Studies Institute.
- Hjorthol, R., Jakobsen, M. H., Ling, R., Nordbakke, S., & Haddon, L. (2005). Den mobile hverdag. En kvalitativ studie om bruk av bil og kommunikasjonsmedier i barnefamilier. TØI rapport, 754
- Hjorthol, R. og Fyhri., A. 2006. Barns fysiske bomiljø, aktiviteter og daglige reiser. TØI-rapport 869, Transportøkonomisk institutt
- Hjorthol, R. & Fyhri, A. 2009. Do organized leisure activities for children encourage car-use? *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 43(2), 209–218. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2008.11.005>
- Hjorthol, R. & Nordbakke, S. 2015. *Barns aktiviteter og daglige reiser i 2013/14*. TØI-rapport 1413/2015. Transportøkonomisk institutt
- Holloway, S. L. and Pimlott-Wilson, H. 2014. Enriching children, institutionalizing childhood? Geographies of play, extracurricular activities and parenting in England. *Annals of the Association of American Geographers*". 103 (3): 613-627.
- Jensen, A.-M., A. Ben-Arieh, C. Conti, D. Kutsar, M.N.G. Phádraig, and H.W. Nielsen. 2004. *Children's Welfare in Aging Europe*. Trondheim: Norwegian Centre for Child Research.
- Johansson, M. 2006. Environment and parental factors as determinants of mode for children's leisure travel. *Journal of Environmental Psychology*, 26(2), 156–169. <https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2006.05.005>
- Joshi, M. S. & MacLean, M. (1995). *Parental attitudes to children's journeys to school* [Text]. Emerald Group Publishing Limited. <https://doi.org/10.1108/13527619510102016>
- Jurczyk, K., T. Olk, and H. Zeiher. 2004. German children's welfare between economy and ideology. In *Children's Welfare in Aging Europe* edited by Jensen, A.-M., A. Ben-Arieh, C. Conti, D. Kutsar, M.N.G. Phádraig, and H.W. Nielsen. Trondheim: Norwegian Centre for Child Research.
- Karsten, L. 1995. Growing up in Amsterdam: Differentiation and Segregation in Children's Daily Lives. *Urban Studies*. 55 (3): 565-581.
- Karsten, L. 2005. It all used to be better? Different generations on continuity and change in urban children's daily use of space. *Children's Geographies* 3(3): 275-290
- Katz, C. 2008. "Childhood as spectacle: Relays of anxiety and reconfiguration of the child". *Cultural Geographies*. 15 (1): -
- Kitterød, R.H., and K. H. Bringedal. 2012. De fleste små barn går i barnehage. *Samfunnspeilet* 1: 10-15. Oslo: Statistics Norway.
- Kolbenstvedt, M. 2014. *Mer aktiv transport blant barn – hvilke effekter har kampanjer?* TØI-rapport 1310/2014), Transportøkonomisk institutt
- Lareau, A. 2002. Invisible inequality: Social Class and Childrearing in Black Families and White Families. *American Sociological Review*. 67 (5): 747-776.



- Little, H. and Wyver, S. 2008. Outdoor play. Does avoiding risks reduce the benefits?. *Australian Journal of Early Childhood* 33 (2): 33-40
- Mattson, K. T. 2002. Children's (in)dependent mobility and parents' chauffeuring in the town and the countryside. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie* 93(4): 443-453.
- McDonald, N. C. & Aalborg, A. E. 2009. Why Parents Drive Children to School: Implications for Safe Routes to School Programs. *Journal of the American Planning Association*, 75(3), 331–342. <https://doi.org/10.1080/01944360902988794>
- Mjøset, L., 2009a. The Contextualist Approach to Social Science Methodology". To be published in: Byrne, C. and Charles Ragin (Eds), (2009): *The Sage Handbook of Case-based Methods*, London: Sage Publications
- Mjøset, L., 2009b. Six notions of theory in the social sciences. Lecture notes for PhD-course in the philosophy of the social sciences (February 2009)". Unpublished.
- Nordbakke, S. 2019. Children's out-of-home leisure activities: changes during the last decade in Norway. *Children's Geographies*, 17(3), 347–360. <https://doi.org/10.1080/14733285.2018.1510114>
- NTP 2022-2033. Nasjonal transportplan 2022-2033. St Meld. 20. (2020-2021).
- Opinion 2020 *Barns aktiviteter og daglige reiser i 2020*.
- Pooley, C.G, Turnbull, J. og M. Adams 2004. The Journey to School in Britain since the 1940s: continuity and change. *Area* 37 (1), 43-53.
- Rérat, P. (2022). The effects of a promotional campaign on the practice of utility cycling. The case of bike-to-work in Switzerland.
- Ruter, Bærum kommune & Stabæk fotball. 2019. *Aktivitetstransport Stabæk. Evalueringsrapport*.
- Shaw, B., Watson, B., Frauendienst, B., Redecker, A., Jones, T. and M. Hillman. 2013. *Children's independent mobility: a comparative study in England and Germany (1971-2010)*. London: Policy Studies Institute.
- Shaw, S. 2008. "Family Leisure and Changing Ideologies of Parenthood". *Sociology Compass* 2 (2):688-703
- Schlossberg, M., Greene, J., Phillips, P. P., Johnson, B. & Parker, B. 2006. School Trips: Effects of Urban Form and Distance on Travel Mode. *Journal of the American Planning Association*, 72(3), 337-346. <https://doi.org/10.1080/01944360608976755>
- Schütz, A. 1975. *Hverdagslivets sosiologi*. København: Hans Reitzel.
- Skar, M., and E. Krogh. 2009. Changes in children's nature-based experiences near home: from spontaneous play to adult-controlled, planned and organised activities. *Children's Geographies* 7 (3): 339-354
- Skollerud, K. 2014. «Halv på hel» i Tolga. *Brukererfaringer og evalueringer*. TØI-rapport 1343/2014). Transportøkonomisk institutt
- Statistisk sentralbyrå 2023. 3 av 4 barn deltar i organisert idrett. SSB, Oslo [3 av 4 barn deltar i organisert idrett på fritiden \(ssb.no\)](https://www.ssb.no/idrett-pa-fritiden)
- Statistisk sentralbyrå 2022. [Barnehager \(ssb.no\)](https://www.ssb.no/barnehager)
- Thulin, H. 2000. *Resor til skolan*. Linköping, KFB og VTI forskning.
- Torrance, K., and M. Du Bois-Reymond. 1995. Child culture and the family in *Advances in Family Research* edited by Hox, J.J., B. F. van der Meulen, J. Janssens, J.J.F ter Laak, and L.W.C Tavecchio. Amsterdam, Thesis Publishers.



- Tufte, P.A. En intuitiv innføring i logistisk regresjon. Arbeidsnotat 8/2000. Statens institutt for forbruksforskning
- Valentine, G., and J. McKendrick. 1997. Childrens's outdoor play; exploring parental concerns about children's safety and the changing nature of childhood. *Geoforum* 28, 219-235.
- Wadel, C 1983. Dagliglivet som forskningsfelt. I Wadel, C m fl, Dagliglivets organisering. Oslo, Bergen, Stavanger, Tromsø: Universitetsforlaget.
- Woolley, H.E., and E. Griffin. 2015. Decreasing experiences of home range, outdoor spaces, activities and companions: changes across three generations in Sheffield in north England. *Children's Geographies* 13 (6): 677-691
- Wunsch, M., Millonig, A., Seer, S., Schechtner, K., Stibe, A. & Chin, R. 2016. Challenged to Bike: Assessing the Potential Impact of Gamified Cycling Initiatives.
- Zeicher, H. 2001. Children's Island in space and Time: The Impact of Spatial Differentiations on Children's Ways of Shaping Social Life. In *Childhood in Europe, Approaches-Trends-Findings* edited by M. du Bois-Reymond, H. Sünker, H-H. Krüger, 139-159. New York: Peter Lang.
- Zinnecker, J. 1995. The cultural modernisation of childhood. In *Growing up in Europe. Contemporary Horizons in childhood and Youth Studies* edited by Chisholm, L., P. Büchner, H-H. Krüger, and M. Du-Bois-Reymonds, 85-94. Berlin/New York: Walter de Gruyter.

## Vedlegg 1 Vedleggstabeller

Tabell V1: Transport til skole i sommerhalvåret etter om man blir kjørt til trening og totalt.\* Prosent.

	Ikke bil til aktivitet	Bil til aktivitet (foresatt eller andre)	Totalt
Til fots alene	23,10	26,50	25,50
Til fots med følge av voksne	11,50	7,20	8,40
Til fots sammen med andre barn, uten voksne	35,60	31,40	32,60
Sykler alene	11,50	12,90	12,50
Sykler med følge av voksne	1,00	0,80	0,80
Sykler sammen med andre barn, uten voksne	13,50	16,30	15,50
Kollektivtransport (rutebuss, trikk etc)	1,00	1,10	1,10
Kjøres med bil av foresatt	2,90	3,80	3,50
Total	100,00	100,00	100,00
N=	104	264	368

\*De som reiser med aktivitetstransport til treninger er tatt ut av analysen. Spørsmålet gjelder den transportformen man som oftest bruker til en aktivitet på denne tiden av året.

Kji-kvadrattest: ikke signifikant (5 nivå)

Tabell V2: Transport til skole i vinterhalvåret etter om man blir kjørt til trening og totalt.\* Prosent.

	Ikke bil til aktivitet	Bil til aktivitet	Totalt
Til fots alene	29,80	31,70	31,20
Til fots med følge av voksne	11,50	6,00	7,50
Til fots sammen med andre barn, uten voksne	46,20	50,40	49,20
Sykler alene	1,00	0,40	0,50
Sykler med følge av voksne	0,00	0,40	0,30
Sykler sammen med andre barn, uten voksne	2,90	1,10	1,60
Kollektivtransport (rutebuss, trikk etc)	1,00	1,90	1,60
Kjøres med bil av foresatt	7,70	7,50	7,50
Kjøres med bil av andre	0,00	0,70	0,50
Total	100,00	100,00	100,00
N=	104	268	372

\*De som reiser med aktivitetstransport til treninger er tatt ut av analysen. Spørsmålet gjelder den transportformen man som oftest bruker til en aktivitet på denne tiden av året.

Kji-kvadrattest: ikke signifikant (5 %- nivå)

Tabell V3. Transportmiddelbruk brukt til kamp eller cup sist gang. Andel i prosent.

Transportmiddel	Andel
Til fots med følge av voksne	1,9
Til fots sammen med andre barn, uten voksne	0,5
Syklet alene	1,9
Syklet med følge av voksne	2,2
Syklet sammen med andre barn, uten voksne	0,3
Aktivitetstransport organisert av idrettslaget	0,3
Ordinær kollektivtransport (rutebuss, trikk etc)	0,3
Ble kjørt med bil av foresatt	84
Ble kjørt med bil av andre enn egne foreldre	8,7
Total	100
N=	368

Tabell V4: Distanse mellom bolig og primærlag.

Kolonne1	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
0	1	0,2	0,3	0,3
0,1	2	0,5	0,5	0,8
0,2	3	0,7	0,8	1,5
0,3	1	0,2	0,3	1,8
0,4	1	0,2	0,3	2
0,5	22	5,3	5,6	7,7
0,7	1	0,2	0,3	7,9
0,8	1	0,2	0,3	8,2
1	64	15,4	16,4	24,6
1,2	4	1	1	25,6
1,3	1	0,2	0,3	25,8
1,4	1	0,2	0,3	26,1
1,5	15	3,6	3,8	29,9
1,6	1	0,2	0,3	30,2
1,7	2	0,5	0,5	30,7
2	76	18,3	19,4	50,1
2,2	1	0,2	0,3	50,4
2,3	1	0,2	0,3	50,6
2,4	1	0,2	0,3	50,9
2,5	10	2,4	2,6	53,5
2,6	1	0,2	0,3	53,7
2,8	1	0,2	0,3	54
3	53	12,7	13,6	67,5
3,1	1	0,2	0,3	67,8
3,2	1	0,2	0,3	68
3,5	4	1	1	69,1
3,6	1	0,2	0,3	69,3
3,7	1	0,2	0,3	69,6
3,9	2	0,5	0,5	70,1
4	21	5	5,4	75,4
4,5	1	0,2	0,3	75,7
5	21	5	5,4	81,1
5,2	1	0,2	0,3	81,3
6	11	2,6	2,8	84,1
6,2	1	0,2	0,3	84,4
7	3	0,7	0,8	85,2
7,1	1	0,2	0,3	85,4
7,2	1	0,2	0,3	85,7
7,4	1	0,2	0,3	85,9
8	7	1,7	1,8	87,7
8,4	1	0,2	0,3	88
9	4	1	1	89
9,1	1	0,2	0,3	89,3
10	13	3,1	3,3	92,6
10,3	1	0,2	0,3	92,8
11	7	1,7	1,8	94,6
12	4	1	1	95,7
13	3	0,7	0,8	96,4
14	1	0,2	0,3	96,7
15	5	1,2	1,3	98
16	2	0,5	0,5	98,5
17	1	0,2	0,3	98,7
18	1	0,2	0,3	99
20	4	1	1	100
Total	391	94	100	
System	25	6		
	416	100		

Kjørestopp - tiltak for å redusere foreldrekjøring til idrettsaktiviteter

Tabell V5: Transportmiddelbruk etter avstand mellom bolig og treningssted for primærlag. Prosent.

	Bil (foresatt eller andre)	Andre transportmidler	Totalt
Under 1 km	2,2	21	8
1-1,99	13,8	42	22,5
2--2,99	24,3	21	23,3
3-3,99	19,8	8	16,3
4-4,99	7,1	2	5,7
5 eller høyere	32,8	5	24,3
Totalt	100	100	100
N=	268	119	387

Tabell V6: Andre grunner til kjøring av barn til trening, som spesifisert av foreldre.

Andre årsaker oppgitt av foreldre	Antall
Barn har ikke lov til å bære våpen alene på Buss	1
Blir for langt å gå, samt mørkt på kveldene	1
corona	1
Corona	1
Corona, samt effektivt. Det blir aldri aktuelt med buss, tar for lang tid for korte avstander.	1
Covid19	1
Da rekker vi å spise middag før trening.	1
Det blir for sent hjem fra trening	1
Det er 8km og en niåring kan uansett ikke bære en bag med ishockey ytstyr	1
Det er for mørkt å sykle	1
Det er helt uaktuelt å frakte 3 barn til forskjellige aktiviteter med buss!	1
Er trener	2
Er trener for laget	1
Far er trener og skal på samme arr.	1
Farlig/ manglende sykkelvei til Fossum ( bygg sykkelvei over jordet der skiløypa går om vinteren, OG gjør Ankerveien enveiskjørt (vil føre til mindre trafikk-kaos ved Fossum) til Stabekk ( bandy ) er det for langt/ vanskelig m annen transport enn bil om vinteren. Vi bor på Eiksmarka	1
Forelder er trener for laget og må være med	1
Foreldre er trenere	1
Før korona tok hun buss til trening og ble hentet på kvelden.	1
har elbil.	1
har ikke tid til å gå (vil ikke rekke treningen)	1
Har noen ganger med rulleski og staver	1
Hektisk hverdag	1
Hockey bag (stor) er lite forenlig med 11 åring, buss, avgang, bytte, senet	1
Jeg er trener	1
Jeg er trener og alle barna skal samme sted.	1
Kjører litt når det er mørkt, føles tryggere istedenfor å gå alene. Når våren og lyset er her, må hun gå	1
Kollektivtransport er i realiteten ikke et alternativ	1
Kort tid mellom aktiviteter	1
Litt langt å sykle i så ung alder	1
Mye kriminalitet på Rykkinn. Har vært slosskamper utenfor Rykkinnhallen og ran inne i hallen. Vold og ransrisikoen er alt for høy. Vi anbefaler IKKE barn å gå alene til trening.	1
Mørkt	2
Mørkt og fare for glatt underlag (løv)	1
Mørkt om vinteren	1
Må ha hjelp med å ta på skøyter	1
Opplevs utrygt for en på 9 år å gå alene til og fra i mørket, samt at pga Covid-19 så er oppmøte i Storøya Skoles parkeringsgarasje og der tar dessverre sjåfører lite hensyn til at små barn ferdes alene for å gå på trening.	1

Pga regnvær og mørke. Sykler vanligvis hele sommerhalvåret.	1
Sykkelen fungerer i sommerhalvåret, men ikke høst/Vinter.	1
Treningen er sent på kvelden	1
Uhyggelig vei	1
Unngå kollektivtransport ifm korona pandemien	1
Veien nærmest hjemmet er veldig uoversiktlig	1

Tabell V7: Effekt av sykkelkampanjen (diff-in-diff).

	Syklet sist		Ble kjørt sist		Syklet hver gang		Ble kjørt hver gang	
	Coef.	SE	Coef.	SE	Coef.	SE	Coef.	SE
Tid (0/1)	-0.000	(0.117)	0.032	(0.126)	0.032	(0.081)	0.065	(0.074)
Kampanje (0/1)	0.310*	(0.120)	-0.091	(0.130)	0.250**	(0.083)	0.146	(0.076)
Tid*Kampanje	0.107	(0.170)	-0.104	(0.184)	-0.032	(0.117)	-0.172	(0.107)
Constant	0.226**	(0.083)	0.484***	(0.089)	0.000	(0.057)	0.032	(0.052)
R-squared	0.143		0.024		0.124		0.033	
N	118		118		118		118	

\*  $p < 0.05$ , \*\*  $p < 0.01$ , \*\*\*  $p < 0.001$

## Vedlegg 2 Resultater fra workshopene

# Oppsummering workshop 1

19. august 2020

## Gruppe 1

Deltakere: Bærum kommune (gruppeleder), Snarøen IL, Snarøen IL, Redd Barna, Vy, Roger, Taxus/Bærum taxi, Bærumssyklistene/ØHIL.

- Involvere barn og unge
- Kan være flere ønsker blant de unge. Endre vaner blant foreldre.
- Bussruter på tvers av kommunen.
- Holdninger til miljøet og samfunnet rundt seg. Trafikk skoler, folkehelse. Skolen kan spille en rolle.
- Lokalisering av anlegg til der barna bor.
- Kollektivtilbudet må tilpasses aktivitet.
- Kollektivtransport ikke knyttet til faste ruter.
- Idrettslagene tar ansvar for samkjøringen.
- Elykler utlån - bestilling-lån/leie.

## Gruppe 2

Deltakere: TØI (gruppeleder), NHO, Bærumsbuss, Bærumssyklistene, Lommedalen vel

### Innledende innspill

- Det er viktig å skille på tiltak mot hverdagstreninger og kamper
  - o Ulike barrierer og ulike behov for tiltak
  - o Trolig er det hverdagstrening som har størst potensial for redusert bilbruk og god effekt
- Holdningene har mye å si
  - o Mange er innstilt på bilkjøring
  - o Viktig å få til en holdningsendring

### Tiltak - hverdagstrening

1. Aktivitetstransport, tilpasset kollektivtilbud
  - Det er gode muligheter for å få til et tilbud, men da må man bruke noen hentepunkter/drop-points. For eksempel kan barna møte opp på skolen og kjøres til/fra trening.
2. Holdningskampanjer
  - Endre holdningen om at bil er eneste alternativ
  - Fremheve at redusert bilbruk bidrar til: reduserte utslipp, bedre folkehelse, osv.
  - Kanskje liten effekt isolert sett – bør kombineres med andre tiltak
- Gamification eller poenggiving
  - Gjerne i kombinasjon med holdningskampanjer og Spond-funksjonalitet
  - Poeng til idrettslag som reiser uten bil



- Spond
  - o Åpenbart positivt for å organisere:
    - Samkjøring
    - Følgegrupper til fots og sykkel
    - Aktivitetstransport
  - o Er mest aktuelt i kombinasjon med f.eks. aktivitetstransport eller holdningskampanjer

## Tiltak – kamper

- Aktivitetstransport
  - o Mange idrettslag leier inn buss til kamper
  - o Mulig å få til mer av dette, men idrettslagene må ta initiativ. Spørsmålet er om idrettslagene har ressurser til dette. Et mulig tiltak er å bidra til bussleie til kamper.

## Gruppe 3

Deltakere: Bærum kommune (gruppeleder), Ippon judo, Bærum sportsklubb, Ruter, Viken,

### Infrastruktur

- Aller helst mye bedre infrastruktur for gående og syklende. Stor utfordring i BK spesielt med dårlig/ fraværende sykkelveier.
- Bedre skilting og informasjon om hvordan man kan komme seg til trening på sykkel og gange. Kartlegge snarveier/ sykkelveier og legge inn i google. Gjort i Nedre Glomma. Idrettslagene bør pålegges å ha informasjon om dette på sine nettsider.

### Taxi- næringen – utfordre og samarbeid mellom disse, kommunen og idretten

- BK og idretten bør gå sammen om å utfordre taxinæringen etter dereguleringen som snart skal skje (1. september). Det vil ikke lenger være lønnsomt å kjøre maxitaxi på samme måte som i dag. Ruter informerte om at jurister i dag sitter sammen med taxinæringen for å se på ulike muligheter for aktivitetstransport

### Jobbe videre med ulike samkjøringsapper.

- Hvordan samkjøre foreldre?

### Billetter

- Mulig å få til ungdomsbilletter i større grad? Vært testet ut noe. Muligens litt drahjelp på grunn av korona – ikke lenger like aktuelt med månedskort. Samtidig – Viken har en bestilling på harmonisering av priser i regionene.

### Økt og organisert samarbeid mellom idretten og SFO

- Mer kamp om SFO- tiden. Hvordan få skolen mer involvert i aktivitetene? I dag oppleves det være et markant skille mellom SFO (skolen) og idretten.

## Gruppe 4

Deltakere: TØI (gruppeleder) Jar IL, Haslum IL, Persontransport Norge, Trygg Trafikk og Ferdia

### Oppsummering:

Veldig god diskusjon. Problemer i sammenheng knyttet til holdninger/bevissthet rundt bilkjøring (sosialisering til bilbruk), utstyr, avstand, det lokale kollektivtilbudet og pris («det er jo så billig å kjøre bil»). Lærdommer fra Sharebus: Må være billig, komfortabelt/trygt og enkelt. Vi diskuterte betydningen av kontinuitet i tilbud (som går jevnt og trutt) versus mer «meld-på»-løsninger. Også mulig å finne ut etterspørselen etter et tilbud ved å tilby en løsning gratis først og også finne ut av hvilke stopp som kan være aktuelle (for eksempel for «drop-points»-løsninger).

Problemer knyttet til at det er blitt helt naturlig å kjøre barna i Bærum, utfordringer med lokale kollektivtilbud (utilstrekkelig), og utstyr som må fraktes.

Vi snakket mest om tiltak for økt bruk av kollektivtransport (inkludert spesialordninger).

### Økt bruk av kollektivtransport:

- Enveisløsninger – der barna blir hentet på skolen og kjørt til idretten, mulig å kombinere med leksehjelp hos idrettslagene? Hvis man må vente en time før trening, for eksempel. Målgruppe: Kan være flere idrettslag involvert.
- Rullende fortau på tvers av kommunen (hvor det offentlige tilbudet ikke går) for eksempel mellom gitte klokkeslett (for eksempel fra skoleslutt til kl. 18.00 – eventuelt lenger for de eldre barna som trener senere). Målgruppe: alle idrettslag og typer
- Drop-point løsninger. Opplegget til Haslum IL og skibussen som eksempel. Der barn blir hentet og levert til ulike «drop-points». Målgruppe: Et eller flere idrettslag (dersom god koordinering).

Disse tiltakene kan kombineres med andre som for eksempel bedre oppbevaringsmuligheter for utstyr (med mulighet for både tørking og oppbevaring, bagløsninger ikke godt alternativ) hos idrettslagene (for utstyrstunge idretter) og også App-løsninger som sier noe om hvilke barn som blir transportert og også for eventuelt bestilling av transport. Alternative tiltak som de kollektive transportløsningene også kan kombineres med, kan være belønningsordninger for idrettslagene (hvem klarer å redusere bilbruken mest) og ulike restriktive tiltak (som fjerning av parkeringsplasser ved idrettslagene). De sistnevnte tiltak kan imidlertid ikke settes inn uten tiltak som gjør det lettere å bruke alternativer til bil.

Et viktig poeng som ble trukket frem ved å bruke mer kollektive løsninger er at tiden sammen med venner på et kollektivt transportmiddel – både før og etter trening – kan virke samlende/bidra til fellesskapsfølelse (resultatene fra de kvalitative intervjuene viste at foreldre setter pris på tiden med barna når de kjører barna/at de kan følge opp – ved et kollektivt tilbud vil det først og fremst være barna i fokus, men foreldre kan også ha mulighet til å kjøre med samme buss).

Vi diskuterte også foreldres holdninger, at de legger til rette for bilkjøring, ikke oppmuntring til å sykle. Holdninger i endring. Barn blir ikke lært opp til å sykle til aktiviteter lenger. Vanskelig å påvirke holdninger. Dette vet vi fra trafikksikkerhetsforskningen. Holdningskampanjer alene uten mer restriktive tiltak fungerer ikke. Bilbelte veldig omdiskutert på da det ble innført/påbudt, få ønsket det, nå er det helt vanlig. Holdningsendringen har kommet etter at restriktive tiltak ble satt inn.

## Gruppe 5

Deltakere: Bærum kommune (gruppeleder), BVH If, VBTK, Statens vegvesen, Syklistenes Landsforening, Spond

### Generelt

- Viktig å skille løsninger for individ og grupper, som trener samtidig.
- Viktig å differensiere på alder. De yngst krever annen løsning enn de eldste
- Ulike løsninger avhengig av om aktivitet pågår mens foreldre er på jobb, eller om det er på ettermiddag
- Synes behov for å samle data om antall, sted og tid
- Velg tiltak som er enkle – ikke tiltak som er avanserte og krever mye ny teknologi

### Sykle

Har tro på kampanjer for å få flere til å sykle, selv om det ikke kan sykles hele året. Familiene kan bli minnet om denne muligheten. Gjenta enkelt budskap og gjenta fordeler. Behov for sykkelinfrastruktur som gjør at det er trygt, trenere kan gå foran og være rollemodeller, utøvere kommer ferdig oppvarmet. Kan sparkesyklene som nå inngår i Bysykkelordningen benyttes? Det er kupert i vår kommune. Fra Sandvika til Evje kan disse syklene være med på å gjøre at det blir enklere å orke å komme seg hjem på egen hånd, etter trening i Sandvika.

### Samkjøring

Smart – må være enkelt og praktisk, stor mulighet for å gjøre det enkelt, men også å utvikle teknologi som bidrar til at de som bor nær hverandre kobles. Kan inkludere insentiver med poeng (SnapChat) og kunnskap.

SPOND har gjennomført brukerundersøkelse:

*- Vi tror at noen foreldre kvier seg å være de som «alltid» spør om barnet deres kan få sitte på med noen andre, kanskje fordi de ikke har bil (som vi jo heier på), ikke har tid, det kræsjer med andre barn som skal på andre aktiviteter, etc.*

*- Hvis det hadde vært en funksjon i Spond som sier «Ønsker plass» og «Har plass», så reduserer man noen av barrierene for å spørre; da er det jo en del av systemet/opplegget allerede*

Gruppen har tro på forutsigbar samkjøring. Det er betalingsvilje. Kan være krevende for idretten å håndtere.

Har vært praktisert i både BVH If og VBTK. BVH If vurderer leasing av el-minibusser, som lag kan låne i forbindelse med kamper.

Klubben har organisert med private sjåførere (Pensjonister har vært sjåførere)/eller kjøpt transporttjeneste av transportselskap. Foreldre har betalt 50 kr.

### Kollektiv/buss

- Kan ha kampanje med «kollektiv konvertitt» – 1 mnd test Kan prøve ordning med idrettspris for å gjøre det billigere å ta bussen

Bør prøve shuttlebuss når det er mange som skal til samme sted eks BIR til samme tid, eller skibuss

## Oppsummering av workshop 2

Oppsummering av workshop gjennomført i Nadderudhallens kafeteria 14. oktober 2020 kl. 18-19.30.

Deltagere var 19 personer. 11 foreldre fra ulike idrettslag, 2 barn, 2 fra idretten og 4 fra prosjektet. Deltagerne ble delt i fire grupper. Deltagerne fra prosjektet ledet gruppen gjennom oppgavene. Oppgavene var å belyse de tiltakene som ble foreslått av transportnæringen i den workshopen som ble gjennomført 19. august 2020.

### Oppsummert:

#### For de yngste

1. **Samarbeid med skole/SFO** – lokalisering av idrettslagets aktiviteter på skolens område. Etersom de yngste ofte ikke har behov for "avanserte" fasiliteter for å gjennomføre aktiviteter så er gruppen generelt positiv til gjennomføring av aktiviteter på skolens områder. Typiske aktiviteter som nevnes er allidrett og turn, speider og drama. Det ble nevnt at dette også er positivt med tanke på deltagelse. Det vil gjøre det mulig for mange å kunne delta (inkluderende). Om det er mulig å tilby dette i kombinasjon med et "ordentlig" måltid og potensiell gjennomføring av lekser hadde det vært positivt. Kan være kapasitetsproblem på skolene. Ikke alle skoler har kunstgress. Dette kan løses med bussing. Viktig at aktivitetene avsluttes i tide, slik at barna kommer hjem «til middag».

#### Eldre barn:

2. **Kollektivtilbud.** Bussordning som går kontinuerlig rundt til de største idrettslagene og kjører rundt til «drop-points» ved skoler – og motsatt (slik at man kommer seg både til og fra).
3. **Bestillingstransport:** Løsning med minibuss o.l. som brukes ifm. levering (til aktivitet) og potensiell henting (fra aktivitet). Levering ble tydelig nevnt som mest utfordrende da det ofte er i eller tett opptil arbeidstid. Det var mye positivitet rundt kjøring direkte fra skole, gjerne i kombinasjon med et "ordentlig" måltid. Utvalgte hentesteder ble også nevnt, dog skole virket som å være den foretrukne løsningen da "alle" klarer å komme seg til / er på skolen. Det ble nevnt at minibuss-løsningen sannsynligvis fungerer best med breddeaktiviteter som f.eks. fotball, håndball o.l. Det ble uttrykt at det er betalingsvilje for dette, men at pris kan være en utfordring for familier som har flere barn som er med på flere aktiviteter.
4. **Kombinasjon av sykkel og kollektivtilbud.** Sykkel har mange fordeler 2/3 av året. Et tilpasset kollektivtilbud er bra for den delen av året hvor sykkel ikke er et alternativ. Det er tilstrekkelig med fire avganger per time. De hadde stor tro på at registrering av sykkelturner og gavekort vil motivere for sykling. **Det som skal til for at de eldste sykler er at foreldre ikke kjører.** De eldste organiserer samsykling på egen hånd. Viktig med tilgang til lykt og sykkelservice til alle. Ingen nevnte at det ikke er trygt å sykle. Ingen kommentarer vedr behov for merking/kart.

#### Annet:

5. **Oppbevaringsløsninger** for de utstyrstunge idrettene – gjør det lettere å bruke kollektivtransport og sykle. I tillegg kan man prøve ut rullende sykkelverksted, som også vil gjøre det enklere å sykle.

## Gruppe 1

### Konklusjon/forslag til tre tiltak:

- Yngre barn: Samarbeid med skole/SFO – lokalisering av idrettslagets aktiviteter på skolens område. Ordne med middag og leksehjelp.
- Eldre barn: Kollektivløsning. Bussordning som går kontinuerlig rundt til de største idrettslagene og kjører rundt til «drop-points» ved skoler – og motsatt (slik at man kommer seg både til og fra). Evt bestillings-app (noe á la Rosa Busser i Oslo/Ruter).
- Oppbevaringsløsninger for de utstyrstunge idrettene – gjør det lettere å bruke kollektivtransport og sykle. I tillegg kan man prøve ut rullende sykkelverksted, som også vil gjøre det enklere å sykle.

Gruppen diskuterte litt på tvers av temaene, men her følger en oppsummering av de temaene vi diskuterte mest:

### Tema 3 Informasjon, infrastruktur og organisering for mer sykkel og gange i regi av idrettslag/kommunen

Gruppen var skeptisk til de fleste tiltakene oppgitt for dette temaet, bortsett fra det som går på oppbevaringsløsninger for utstyr hos idrettslag og selvsagt bedre infrastruktur for gange og sykling (mer lys, bedre overganger, bedre opplyste kryss). De mener distanse er det største hinderet for at man ikke bruker alternativer til bil til treninger.

En person foreslo el-sparkesykel som tiltak fordi det kan kombineres med kollektivtransport.

### Tema 4 Spesialtransport organisert av idrettslag og/eller kommunen. Ekstern aktør gjennomfører transporten

Enighet i gruppen at spesialtransport er en god løsning. Foreslår «Drop-points» i nærheten av skoler. De fleste barn går på skole i nærheten av hjemmet. Bør fokusere på de største klubbene og hvor barna i disse idrettslagene bor. Må unngå at det blir for mye arbeid med transport for idrettslagene (motivere idrettslag til å jobbe med dette, men kan bli mye å administrere en slik løsning i tillegg til det sportslige).

### Tema 2 Samarbeid skole og SFO

Enighet om at dette er et godt tiltak. Spesielt for de yngre barna. Legge aktiviteter til skolens område. Middagstilbud slik at barn kan gå rett til de aktivitetene, for eksempel kombinert med leksehjelp. En fare er at man trekker barn ut av SFO, og at SFO mister midler. Kan løses ved idrettsaktiviteter på SFO.

### Tema 6 Åpen post/tilleggs kommentarer

Skille mellom yngre og eldre barn.

Yngre barn: Mat og aktivitet på skole eller hentes av spesialtransport på skole.

Eldre barn: Kollektivløsninger

Mye stopper med holdninger blant foreldre.

Samarbeid m/sykkelverksted (eller folk som er uten jobb) – «Sykkelverksted på hjul» som drar rundt til klubber – skifte dekk og vår/vinter vedlikehold.

Må unngå at det blir konkurranse mellom idrettslag – hvem som har de beste transportløsningene får flest medlemmer.

## Gruppe 2

### Info, infrastruktur og organisering for mer sykkel og gange i regi av idrettslag/kommunen

- Bedre skilting av gang- og sykkelruter
- Kartløsninger som viser snarveier/trygge veier/sykkelveier fra hjem til trening
- Elsykler utlån -bestilling-lån/leie
- Oppbevaringsløsning for utstyr hos idrettslag
- Mer gang- og sykkelvei (fysisk infrastruktur)

Fordeler:

- Det åpenbare – mindre forurensning
- Sykling som en del av treningen/oppvarmingen

Ulemper:

- Tidsklemma for foreldre
- Idretter som har uhåndterlig utstyr på sykkel
- Lange avstander fra hjem til treningssted
- Foreldre må bistå med av og påkledning i enkelte idretter ishockey eksempelvis)
- De yngste kan ikke sykle i trafikken alene
- Tidspunkt for trening. Svømmer trener om morgenen og skal på skolen etterpå, Alle kan ikke trene i «prime-time» mellom kl 17. og 19. ved gåing og sykling blir det sent hjem for yngre barn.
- Lang vinter (idretter som har i hovedsak har trening i vinterhalvåret)

Hvordan kan ny teknologi støtte dette?

- Ingen innspill

### Hvordan kan kunnskap, kampanjer og belønninger utformes slik at de skaper endring? Kan trenere inspirere til mer gange og sykling?

Gruppen besto av deltakere fra idretter som ikke kunne/hadde trenings-muligheter i nærmiljøet der folk bor, eller driver med idretter som krever mye utstyr. Mulighet for sykling/gåing for disse idrettene kan oppsummeres som lite aktuelt. Herav ingen gode innspill.

### Spesialtransport organisert av idrettslag og/eller kommunen. Ekstern aktør gjennomfører transporten.

- Ad hoc eller fast?
- «Drop points-løsninger» (avtalte holdeplasser for av og påstigning) for shuttlebuss
- Enveisløsninger fra skole/hjemmefra – barn må komme seg hjem selv etter endt aktivitet
- Enveisløsning fra idrettsaktivitet – barn kommer seg til aktivitet på egen hånd (eller med følge av foreldre)
- Hentet/kjørt begge veier – fra hjem/skole til idrettslag og hjem (som for eksempel aktivitetstransport)

#### Fordeler:

- Det åpenbare – mindre forurensning
- Flere valgmuligheter for deltakelse i flere aktiviteter rundt om i kommunen
- Mulighet for trening og SFO sammen der bespisning, lekser tening kan gjennomføres før foreldre kommer hjem fra arbeid.

#### Ulemper:

- Mindre involvering av foreldre kan redusere den generelle frivilligheten rundt idrettslaget
- Ved bruk av ny teknologi der barn/foreldre kun melder seg av og på i en «app» uten å ha direkte kontakt med trener/lagkontakt kan det bli lettere å la vær å delta.
- Ved bredt spekter av aktivitetsbusser blir det mange busser på den enkelte skole. Dette kan skape oversiktighet for de yngste barna. I tillegg kan det skape trafikale utfordringer ved skolene.

#### **Støtte fra ny teknologi**

- Lette på og avmelding til kjøreordninger
- Sporing av reiserute (kan gi GDPR utfordring)

#### **Hvordan kan kunnskap, kampanjer og belønninger utformes slik at de skaper endring i reisevaner:**

- Ingen innspill

-----

#### **Åpen post**

Har dere forslag til løsninger som vil kunne påvirke den lokale kjørekulturen for deres idrettslag? Hvilke tilbud og muligheter må på plass for at dere skal la bilen stå?

Forslag: Foreldre-Über:

- Mange løsninger og utfordringer med dette, men her så gruppen muligheter. Det kan kjøres til forskjellige aktiverer fra et nærområde. Det er destinasjonen som avgjør ikke aktiviteten.
- Samkjøring er ofte «ressursforelder-drevet». Ofte de samme som kjører da det kreves litt organisering for å få med alle barna.
- Løsninger for dette bør være lett å få til i en app.
- Utfordringer med å sende barna med noen man ikke kjenner så godt...

## **Gruppe 3**

#### **Konklusjon/forslag til tre tiltak:**

1. **For de yngste** : Ettersom de yngste ofte ikke har behov for “avanserte” fasiliteter for å gjennomføre aktiviteter så er gruppen generelt positiv til gjennomføring av aktiviteter på skolens områder. Typiske aktiviteter som nevnes er allidrett, turn, speider og drama. Det ble nevnt at dette også er positivt mtp. deltagelse. Det vil gjøre det mulig for mange å kunne delta (inkluderende). Om det er mulig å tilby dette i kombinasjon med et “ordentlig” måltid og potensiell gjennomføring av lekser hadde det vært positivt.
2. **For de eldste (denne er også aktuell for yngre):** Gruppen var absolutt mest positiv til løsninger rundt minibuss o.l. som brukes ifm. levering (til aktivitet) og potensiell henting (fra aktivitet). Levering ble tydelig nevnt som mest utfordrende da det ofte er i eller tett opptil arbeidstid. Det



var mye positivitet rundt kjøring direkte fra skole, gjerne i kombinasjon med et "ordentlig" måltid. Utvalgte hentesteder ble også nevnt, dog skole virket som å være den foretrukne løsningen da "alle" klarer å komme seg til / er på skolen. Det ble nevnt at minibuss-løsningen sannsynligvis fungerer best med breddeaktiviteter som f.eks. fotball, håndball o.l. Det ble uttrykt at det er betalingsvilje for dette, men at pris kan være en utfordring for familier som har flere barn som er med på flere aktiviteter.

## Organisert av foreldre

*Kan foreldre organisere samkjøring og følgegrupper til fots og med sykkel?*

*Kommunen og idretten bør gå sammen om å utfordre taxinæringen. Forutsigbare samkjøringsløsninger? Det er betalingsvilje! Er du med i en samkjøringsordning? Hvordan kom den i stand? Hva skal til for at vi får flere til å organisere samkjøring?*

Hvordan?

- Tenker først og fremst sykkel, følgegruppeløsning. Tror mange samkjører der hvor mulig. Tror de samkjører i f.eks. Håndball. Hvis har håndballag, i stedet for å ha 5 barn i bilen, kan gå, men avhenger av at lokasjonen ikke er alt for langt unna. Litt begrenset med tanke på årstid. Være en forelder som være med å gå til og tilbake. Når barna blir store nok så trenger ikke nødvendigvis å følge med, kan vise de første 2-3 gangene. Bruker kun 5 min på å syke. Opp til en viss alder må være følgegruppe.
- En del som er flinke til å ha gågrupper til skolen. Er fullt mulig å også gjøre i idrett. De steder hvor er flere som skal til samme sted. Tror det er enklere å organisere en gågruppe. Enklere hvis skal ha med mye stas. Kanskje enklere å gå enn å sykle.
- Er en type følgegruppe hvor en eller to har med seg en større gruppe. Fordrer at det er flere barn fra samme sted.
- (Gutt 9 år) Kanskje gjøre det på sykkel pga. Får mer styrke. Kan sykle, men må ikke få så mye melkesyre. Barn sykle uten foreldre når har blitt store nok. Sykkel med mange gir gjør det enklere.
- Mener at når har bikket 6 klasse så er det et tidspunkt hvor det begynner å bli mer naturlig å sykle. Sykler langs Sandviksveien. Når det er ferie og f.eks. Rema 1000 fotballskole så er det mange som sykler 9 på morgenen - har mer tid da det er ferie.

## Fordeler

- God trim, ute, sosialt, blir mer selvstendig. Hjelper med å ikke sy puter under armene til barna. Lære det først sammen med noen voksne, så når har gjort det en stund kan gjøre det alene.
- Sunt. Inkluderer alle. Ikke alle har foreldre som kan kjøre eller som kan ta seg fri.

## Ulemper

- Er for langt å gå. Med en gang det er krysning så sender ikke barna av gårde.
- Utfordring at retningslinjer for å sykle til skolen ikke skal gjøres før 5 klasse.
- Hvis skal sykle må ha mer tid, for tett mot skoletid. Hvis kjører kan rekke hjem å spise. Skolen slutter 2 og tennis begynner 2. Dette er en dag.
- Bekymrer meg - er et strekke som ikke er veldig trygt. Brått stopper fortauet. Har vurdert at kan be de gå av, men de vil nok ikke nødvendigvis høre på dette.
- Mer tidkrevende. Må ha engasjerte foreldre, dessverre er det samme foreldrene som stiller opp. Ved større terskel så sluses vekk noen som kanskje ikke er altfor interessert. Foreldre må ta litt

skylden for at barn er med på litt for mye. Veldig opptatt av barna skal kunne velge alt, men må velge litt vekk.

- Hun på 6 år er for liten til å klare seg til en aktivitet på egen hånd. Er veldig redd for at de skal skade seg mtp. det er glatt.
- Støtter det med at å sykle og gå krever tilrettelagt vei + årstider. Viktig at det er mulig å krysse vei på sikker måte.
- Får ikke handlet når jeg ikke kjører bil.
- Tar mye tid å orge 5 barn som skal sykle for å få de i vei. Med hjelm, utstyr, klær. Brått er noen slitne. Ofte 1 - 2 som alltid stiller opp av de voksne. Blir veldig tungvint.
- Tror det er mange barn som tenker at de ville sykle, men når været blir dårlig så funker det dårligere. Tror ofte det er de foresatte som setter begrensningene. Veldig sjelden idrettslagene oppfordrer medlemmene til å sykle og gå.
- (Gutt 9 år) Det er tungt og langt å sykle. Tar mange pauser. Kunne syklet til volleyballen.

Hvordan kan ny teknologi støtte dette:

*Elsykel. Bra løsning for å komme seg lengre strekninger.*

- I en del asiatiske land er det RFID-brikker som hjelper å vite at barn har kommet frem.
- Kunne brukt Spond som lagde sykkelgrupper. Det er avmarsj fra sted x på tidspunkt y. i en egen funksjon.

-----

## 2. Samarbeid med skole/SFO

*Kan aktivitetene flyttes? Kan aktiviteter gjennomføres på skolens område (inne- og uteområde) Leksehjelp og middag på skole slik at barn kan hentes der av idrettslag - i kombinasjon med kollektiv transportløsning organisert av idrettslag/kommunen*

### Fordeler

- En del aktiviteter kan nok flyttes til skolen. Dramagrupper kan nok flyttes. Får mye mer nærhet til skolen. Kan være at får med flere barn. Hvis skjer etter SFO etter skolen.
- Speidergruppe kan være på skolen
- Bra hvis får ordentlig mat på SFO istedenfor en mellombar.
- Kan funke å ha allidrett på barnehage og veldig tidlig skolealder (funker ikke så bra med eldre barn - krever fasiliteter).
- At barna kan få være på skolen, gjort unna lekser og fått noe mat er positivt. Kanskje det ville fungert, kanskje ikke.
- Idrettslag kan oppfordres til å flytte f.eks. turntrening til skolen. Hvis skolen vår hadde tilbudt dette, så hadde vi meldt oss på der, og det hadde veldig mange andre også gjort.
- Hvis hadde hatt noe som tok utgangspunkt i skolen så hadde vært mer inkluderende.

### Ulemper

- Mange aktiviteter fordrer lokasjonen, svømming etc etc.
- Det som er ulempen med SFO er at det er selvfinansiert. Er i konkurranse med aktivitetene.
- Skoler er ikke tilrettelagt for aktiviteter, så det blir utfordrende. Fordrer at mange barn i samme klasse har samme aktivitet. Er utfordrende.
- Er mindre og mindre fasiliteter for å lage middager. Og SFO t.o.m kun til 4-5 klasse. Tror det vil koste mye å tilrette for matlaging.

## Hvordan kan ny teknologi støtte dette

- Ingen innspill

## Hvordan kan kunnskap, kampanjer og belønninger utformes slik at de skaper endring av reisevane?

På samme måte som logger ting i Strava så får barna cashpoints når sykler. Kan lage en konkurranse ut av det. Kanskje får de noe.

-----

## Åpen post

Har dere forslag til løsninger som vil kunne påvirke den lokale kjørekulturen for deres idrettslag? Hvilke tilbud og muligheter må på plass for at dere skal la bilen stå?

- Hvis kan ha løsning hvor barn kan få mat på aktiviteten så er det enklere å la gå direkte fra skolen til aktiviteten - Jeg trener 35 jenter hvis de ikke har spist "så blir det ikke noen trening"
- Minibuss bedre løsning enn gå/sykkel grupper.
- Selvkjørende busser
- Hvis hadde hatt en organisert minibuss. Tror foreldre er villige til å betale for minibuss. Tror mange vil være villige til det. Det at barn hentes på et fast sted og blir kjørt til trening. Barn er vant til å komme til skolen, så de kommer seg alltid ditt. Erfaring med at Stabæk akademiet henteordning er vellykket. Da kan det fungere bra med bespisning på skolen. Må være noe insentiv / tilskuddsordning eller betalt av foreldre.
- Kan melde inn på spond og belastes for dette, så blir hentet på skolen. Evt. hentesteder.
- Hvis klubbene hadde vært bedre til å organisere kjøring fra skolen så ville lang flere deltatt på aktiviteter. Dette burde kanskje betalt seg selv mtp hvor mange flere som medlemmer klubben hadde hatt. Hvis avtale med SFO at barna er der 30 min og så henter bussen dem, men dumt om må betale fullt SFO bidrag for at barna bare er der 30 min i påvente av buss. De aller færreste har mulighet til å kjøre barna sine 15:30.
- (OBS: Spørsmål rundt denne seksjonen ble initiert av gruppeleder) Sponsor for laget kan være med å bidra med penger til bussordning. Veldig fin sak å gå til f.eks. Bertel o Steen og høre om de vil være med å sponse kjøreordning. En lokal sponsor kan fremme seg 15 min f.eks. lokale matbutikker, snekkerfirma mot å bidra med midler. Generelt er sponsorer med villig til å bidra med penger til konkrete tiltak, enn bare å gi penger
- 50 kr per vei er ganske dyr. Går 200 - 300 i uka. Bussen koster 17, 19.
- Fotballakademi - idrettslaget organiserer dette, med en tredjepart. Klimaklok kommune. Er Asker og Bærum taxi som kjører går en buss 13:00 og 13:30. Det har fungert stort sett bra.
- Er gjerne kjøring til som er utfordrende - henting er ok. Men ut fra miljø kan gjerne hente med buss også være bra.
- Ofte når henter med bil så tar naboen med barna. Dette er mer utfordrende for foreldrene når skal levere på aktivitet pga rekker hjem, har ikke det ekstra 15 min det tar å kjøre rundt å plukke opp.
- Mulig løsning er at klubben kan søke om midler for kjøring.
- Tror det ha mye å si for oppslutningen, å ikke ha foreldreorganisert kjøring.
- Jump (klubb/lag) har mange medlemmer pga. de har kjøreordning.
- Vet om klubber som sliter med at foreldre ikke klarer å få levert barna, hadde de hatt henting så tror det ville gått bedre.
- Noen aktiviteter som blir lagt til helgen funker bra. F.eks. 10 på lørdag. Først tenkte vi at dette var dårlig idé, men det ble en veldig fin rutine. Kanskje voksne jogger en tur mens barnet er på trening.
- Håpløst kollektivtilbud i Bærum, kjører fra der det ikke er noen til der ingen skal.

- Hvis skal bruker SFO i bærum så må være 2 dager, det er negativt.
- Ulike typer samkjøring / busser fungerer best på mengdeaktiviteter. Typ fotball, håndball er enklere enn tennis. Gevinsten for kommunen er nok bedre hvis prøver å løse fotball, håndball o.l..

## Gruppe 4

### Hovedfunn

Realisme i tankesettet til deltagerne i gruppen. Det var to aktive familie pappaer fra østre Bærum. En familie har barn som er med på henteordningen/ Aktivitetstransport.

1. For de yngste; Tror det er mange fordeler ved å flytte aktivitet til skolens inne- og uteområder. Heldig at det kan sikre **bred deltagelse**, og kanskje særlig dersom idretten kan ha trenere som gjennomfører aktivitetene. På skolene Fint for de yngste å være ferdig med aktivitetene før middag. Kan være kapasitetsproblem på skolene. Ikke alle skoler har kunstgress. Dette kan løses med bussing. Behov for matservering ble ikke nevnt, men det er viktig at barna kommer hjem til middag.
2. For de eldste var det oppslutning om en kombinasjon av sykkel og kollektivtilbud. Sykkel har mange fordeler 2/3 av året. Et tilpasset kollektivtilbud er bra for den delen av året hvor sykkel ikke er et alternativ. Det er tilstrekkelig med fire avganger per time. De hadde stor tro på at registrering av sykkelturner og gavekort vil motivere for sykling. **Det som skal til for at de eldste sykler er at foreldre ikke kjører.** De eldste organiserer samsykling på egen hånd. Viktig med tilgang til lykt og sykkelservice til alle. Ingen nevnte at det ikke er trygt å sykle. Ingen kommentarer vedr behov for merking/kart.

### Organisert av foreldre

*Kan foreldre organisere samkjøring og følgegrupper til fots og med sykkel?*

#### Samkjøring

Hvordan:

- Skjer nå – organisert v/organisering på sosiale medier og Spond. Faste grupper er etablert. Forutsetter en initiativtaker

#### Fordeler:

- Reduserer antall kjøreturer, sparer tid. Særlig bra når det er lang vei – for eksempel til Sollihøgda

#### Ulemper: Mye styr med endringer

- Ny teknologi: Mange muligheter allerede tatt i bruk.

#### Følgegrupper

Hvordan: Foreldre sier «du må sykle». Ingen er erfaring med grupper som er organisert av foreldre. Barna sykler gjerne sammen, og har selv avtalt møtested. På Hosle (ØHIL Håndball) er det gågrupper der trener går sammen med barn til trening.

Fordeler: Mange fordeler.

Ulemper/Utfordringer: Lengre sesong dersom sykler utstyres med lys. Rep av sykler. Tilby gjerne sykkelservice gjennom idrettslaget. Fungerer ikke dersom det er mye utstyr som skal fraktes.

### **Ny teknologi:**

Registrere turer på app. Ha kampanje med premier. Gjerne gavekort i sportsbutikk.

### **Samarbeid med skole/SFO**

Kan aktiviteten flyttes? Kan aktiviteter gjennomføres på skolens område (inne- og uteområde)  
Leksehjelp og middag på skole slik at barn kan hentes der av idrettslag - i kombinasjon med kollektiv transportløsning organisert av idrettslag/kommunen

#### Fordeler:

Transportbehovet faller bort. Verdifullt for barn og familie at trening skjer i SFO-tiden, og at denne type aktivitet kan skje på SFO. Det kan oppfattes som innholdet i dag er av litt varierende kvalitet [oppbevaring]. Gir kanskje mulighet for å introdusere flere barn for flere idretter.

#### Ulemper:

Foreldre kan miste nærhet til aktivitet og andre foreldre. Skolens fasiliteter kan kreve oppgradering hvis de ikke er egnet (nedslitt og for liten, har grus og ikke kunstgress). Tvilsomt om skolen har kapasitet. Uheldig om aktivitetene må skje over mange timer for at alle skal få tid. Kommunen må kompensere slik at idrettslagene kan rekruttere like gode trenere som i dag. Kanskje vanskelig å få tak i trenere på aktuelt tidsrom?

#### Utfordringer:

Størst utfordring er kanskje kapasitet i hall. Kan dette løses ved kommunen/SFO tar ansvar for transport til andre lokaler slik at alle aktiviteter kan gjennomføres i åpningstiden?

-----

### **Spesialtransport organisert av idrettslag og/eller kommunen. Ekstern aktør gjennomfører transporten.**

- Ad hoc eller fast?
- «Drop points-løsninger» (avtalte holdeplasser for av og påstigning) for shuttlebuss
- Enveisløsninger fra skole/hjemmefra – barn må komme seg hjem selv etter endt aktivitet
- Enveisløsning fra idrettsaktivitet – barn kommer seg til aktivitet på egen hånd (eller med følge av foreldre)
- Hentet/kjørt begge veier – fra hjem/skole til idrettslag og hjem (som for eksempel aktivitetstransport)

#### Fordeler:

Må være fast og helst begge veier. Godt for familiens logistikk og barn kan være med på mer. Kan løse utfordringer i vinterhalvåret (langrennstrening og når det ikke er sykkelsesong). Slipper parkeringskaos. Bra for miljøet.

#### Ulemper:

Må lære opp barn til å ha med nok yttertøy. De er i dag vant til å sette seg inn i varm bil etter trening. Må være godt koordinert med sluttider. Gode bussløsninger kan gjøre at de sykler mindre.

*Hvordan kan ny teknologi støtte dette?*

Teknologi kan gjøre ordningen sikrere (vet hvor barna er) (gode bussruter slik at hjemkjøring ikke tar lang tid – dette var gruppen veldig opptatt av). Registrere hvilke barn som er på bussen så foreldre vet at de er med/hvor de er. Kan være den del av påmelding til aktivitet i Spond-app. Da kan vi kanskje unngå problem med avbestillinger/bomturer.

Hvordan kan kunnskap, kampanjer og belønninger utformes slik at de skaper endring?

Tror på et digitalt «Stempelkort» som kan gi premier på sportsbutikk.

### **Endringer i det ordinære kollektivtilbudet**

- *Etablere et nytt rutetilbud med avganger og holdeplasser tilpasset idrettsaktiviteter og boområder, med «rullende fortau» det vil si så hyppige avganger så man slipper å planlegge) i visse tidsrom (for eksempel mellom kl 17-21)*
- *Flere avganger det vil si «rullende fortau» (hyppige avganger) i visse tidsrom for eksisterende rutetilbud*

#### Fordeler:

Dette vil være den aller beste løsningen. Men er det oppnåelig? Barn lærer å reise kollektivt. Fleksibelt og enkelt. Best for de eldste. Fint at det ikke krever påmelding fra foreldre. Bør prioritere de store idrettene og de boområdene der det bor mange. Tilstrekkelig med fire avganger i timen.

#### Ulemper:

Rutebussene passer sjelden til de aktuelle strekningene. Skeptisk til at det fungerer for de yngste. Aldersgrense 12 år? Mindre trygt enn aktivitetstransport.

Hvordan kan ny teknologi støtte dette? Sanntid funksjon som viser hvor barna er vil være en støtte. Kan ha løsning som registrerer barn ved på og avstigning.

### **Hvordan kan kunnskap, kampanjer og belønninger utformes slik at de skaper endring?**

Viktig med kommunikasjon til foreldre for de yngste.

## Oppsummering workshop 3





**Pålogging til mentimeter: bruk telefonen din,  
gå inn på [www.menti.com](https://www.menti.com) og tast inn koden  
**39 04 331.****

Du trenger ikke laste ned en egen app



## Oppvarmingsøvelse: beskriv hverdagen til foreldre med barn som går på mange fritidsaktiviteter:

 Mentimeter



## Workshop: fordeler og ulemper med de 5 forskjellige tiltakene:

- 1. Kollektivtilbud
- 2. Bestillingstransport
- 3. Samarbeid med skole/sfo
- 4. Kombinasjon av sykkel og kollektivtilbud
- 5. Samkjøring



# 1. Kollektivtilbud: utvide rutetilbud med ruter og avganger slik at det er tilpasset aktiviteter i lokale idrettslag. Skriv inn fordeler og ulemper:

Ulemper: mange små barn som kanskje ikke er modne for å ta kollektiv alene.

Nå i Korona er ikke dette realistisk. Passer ikke så bra med aldersgruppe 5-10 år. Bra for ungdom.

Greit med idretter som ikke har mye utstyr som skal med til trening.

Fint tiltak for de litt eldre barna.

Kan fungere godt, krever avgang min hvert 15 min. Utfordring med utstyr på vinteren

Aktiviteter foregår jevnlig gjennom ettermiddag kveld. Tilbudet vil fungere bra for de som bor i nærheten av ruten og som er gamle nok

Passer nok best for ungdommene fra 13 år. Ikke så lett for barn 6 - 12 år

Dersom rutene går på tvers av pendlerretninger kanskje - forutsatt hyppige avganger?

Fint for ungdommer, 13 år og eldre

# 1. Kollektivtilbud: utvide rutetilbud med ruter og avganger slik at det er tilpasset aktiviteter i lokale idrettslag. Skriv inn fordeler og ulemper:

Skolene har ikke plass til flere busser og biler kl 14 - vi henter noen få hver dag, og det er ikke lagt til rette for x antall busser der

Krever god kommunikasjon mellom bruker og Ruter så man slipper bomturer. Kjøring tilbake til skolen etter trening i stedet for helt hjem

Fint for idretter som holder til på et sted og barna kommer samtidig til rett tid. Lagidretter. Opplevs som trygt for mindre barn 8-12 år.

Flere skoler vil helst ha SFO for seg selv uten idrettslag

Fint med å samle trening på samme sted hvis forholdene ligger til rette for det. Effektiv utnyttelse av tid og også for å tenke nytt på SFO.

## 2. Bestillingstransport: løsning med minibuss e.l til bruk ved henting og levering til og fra aktivitet. Skriv inn fordeler og ulemper:

Hvor mye koster det?

Bedre tilbud en offentlig. Mulighet for trening fra kl. 15:00. Tror foreldre ville betale ekstra for dette og regner med at utgift bli inkl. i søknad Fritidsstipend. Må finne en påmelding/betaling løsning som fungerer: Spønd?

Virker veldig omfattende at barna kjøres helt hjem. Kan være mulig med transport tilbake til skole eller knutepunkter. Evt om barn under en viss alder kan kjøres hjem, mens eldre kan kjøres til skole/knutepunkt.

Passer bra for aktiviteter i SFO-tid. Usikker på kveldstid da folk kommer fra forskjellige steder og skal til forskjellige steder.

God løsning for aktiviteter tidlig ettermiddag, men vanskelig å gjennomføre på kveldstid

Passer til noen få idretter kanskje





### 3. Samarbeid med skole/SFO for å redusere transportbehovet. Skriv inn fordeler og ulemper:

Veldig bra for de idretter der dette lar seg gjøre. Men her blir det fort ekskludering av mange idretter (Bandy, hockey, turn, judo osv). Men flott tiltak for de som kan gjennomføre dette. Men hvem betaler gildet?

Kan fungere når alle går på samme skole

Lite aktuelt for Fossum. Dårlig med tilpassede anlegg nær skolene. Passer også dårlig der det rekrutteres fra flere skoler

Veldig bra! Vi har ettermiddags trening På 5 skoler og det ville være bra med tilbud en dag i uken SFO tiden. Barna er forsikret gjennom medlemskap i klubben så lurur på åssen man få til det hvis de ikke er medlemmer (bare SFO aktivitet).

Mye busser og biler kl 14 på de fleste skoler



## 4. Kombinasjon av sykkel og kollektivtilbud. Skriv inn fordeler og ulemper:



Sykkelen brukes for de som har kort og trygg reisevei

13 år og oppover. Må være trygge veier.

Mange bruker sykkel hos oss. Viktig at det legges opp tilbud om reparasjon.

Sykkelen er bra, men krever trygge. Trafikkløsninger - sykkelvei. Tror ikke støtteaktiviteter har stor betydning

Trygge sykkelveier må på plass. Holder ikke med egen fil i veibanen om du ønsker å sende 10 åringen på sykkelturné....tror jeg.

Spennende med en «Uber»-løsning hvis det de lar seg gjøre å spore bil / passasjer hvis lovlig



## 5. Samkjøring. Legge til rette for at de som kjører tar med flere barn. Skriv inn fordeler og ulemper:

Dette gjør vi idag. Foreldre er flinke hos oss skal gå over til Spond Club fra 2021 så kan tenkes at dette legges inn i gruppen.

Dette er fornuftig og kan være det som gir mest verdi for pengene som brukes på teknologien

Veldig tro på at dette kan fungere godt om vi får tekniske løsninger som gjør det mye enklere å organisere. Har tro på at SPOND kan være en super bidragsyter her. Ellers er det en terskel med samkjøring og at du fort kun tar med "kompiser".

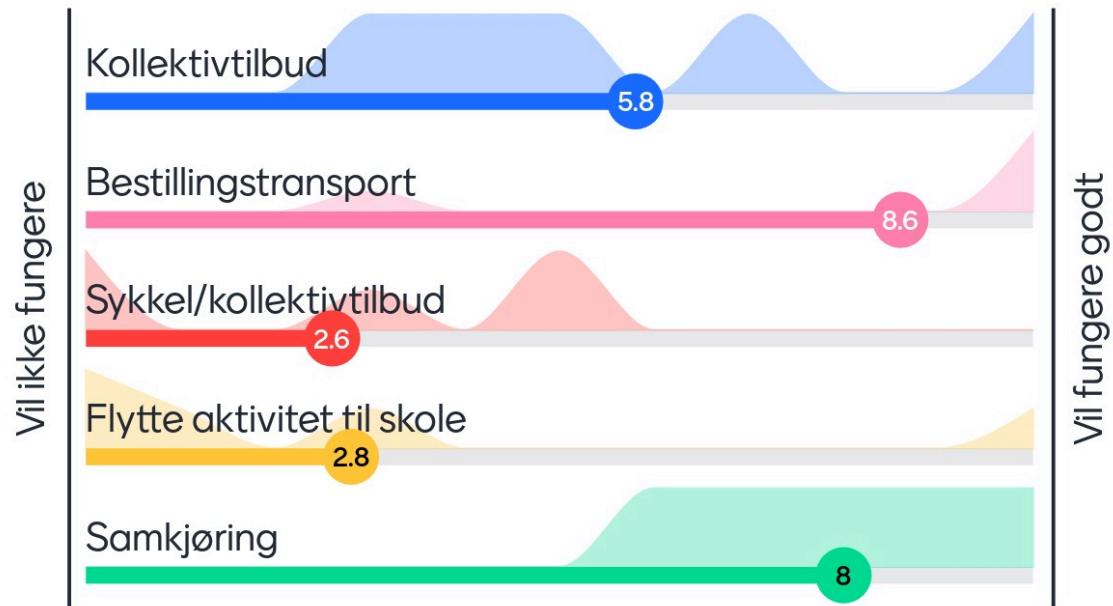
Foreldrekontakt for hver enkelt gruppe. Sette opp plan for hver sesong. Gire barn i bilen inkluderer fire familier som roterer på kjøringen. Full bil alltid.

Må være fast ordning som er forutsigbar. Her må vi kunne benytte Spond

Forutsetter automatisert admin



# Hvordan vil de ulike tiltakene fungere for ditt idrettslag?



# Hvilke tiltak ønsker dere å være med og teste ut? Skriv idrettslag og aktuelle tiltak (nummer) i prioritert rekkefølge.

Stabekk Turnforening: 2, 3 og 4

Fossum if: 1,2 og 5 i den prioriteringen

Ippon judoklubb.Vi er med på 2. Ønsker å fortsette med det. Fungerer veldig veldig bra.5. Om det foreligger tekniske løsninger, gjerne via Spond, så tester vi mer enn gjerne.

BVH2,5

1,2,5



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 tverrfaglig miljø med rundt 90 høyt spesialiserte forskere.

Instituttet driver forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, artikler i vitenskapelige tidsskrifter, bøker, seminarer, 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 forskningssamarbeid, 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, ITS, offentlige beslutningsprosesser, næringslivets transportbehov 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.

**Postadresse:**

Transportøkonomisk institutt  
Gautstadalléen 21  
0349 Oslo  
Norge

E-post: [toi@toi.no](mailto:toi@toi.no)

**Kontoradresse:**

Forskningsparken  
Gautstadalléen 21.

Telefon: 22 57 38 00

Hjemmeside: [www.toi.no](http://www.toi.no)

