

Winnie Gia Han Ma

Hvordan selvkjørende kjøretøy kan være nyttig for småbarnsfamilier – en kvalitativ studie

Masteroppgave i veg, transport og geomatikk

Veileder: Eirin Ryeng

Juni 2020

Innholdsfortegnelse

Innholdsfortegnelse.....	1
Forord	2
Sammendrag	3
How driverless vehicles may accommodate the needs of Norwegian families with young children – a qualitative study	6
Innledning	37
1 Prosjektoppgave, state-of-the-art	37
1.1 Endringer gjort fra planlagt metode i prosjektoppgave.....	39
2 Artikkelen, masteroppgaven.....	39
2.1 Litteratursøk for masteroppgaven	40
2.2 Metode	41
2.2.1 Refleksjon på metode	42
2.3 Norsk senter for forskningsdata (NSD)	44
2.4 Analyse av resultater	44
3 Mer diskusjon av resultat.....	45
4 Tilbakeblikk på gjennomføring.....	47
Referanser	49
Vedlegg	51
Vedlegg 1: Infoskriv sendt som vedlegg på epost	52
Vedlegg 2: Rekrutteringsplakat	59
Vedlegg 3: Transkriberte intervju	60
Intervju 1.....	60
Intervju 2.....	68
Intervju 3.....	80
Intervju 4.....	99
Intervju 5.....	111
Intervju 6.....	119
Vedlegg 4: Kvantifiserte reisevaner	130
Vedlegg 5: Tankekart i valget om grenser på forskningsspørsmålet.....	132
Vedlegg 6: Brev fra institutt angående masterarbeid og pandemi	133

Forord

Denne masteroppgaven utgjør avslutningen på det 5-årige studieprogrammet bygg- og miljøteknikk ved NTNU i Trondheim. Vanligvis skrives det én sammensatt oppgave, mens jeg har valgt å skrive en artikkel medfulgt en prosessrapport. Dette dokumentet inneholder da to deler hvor første del er artikkelen, og andre del inneholder prosessrapporten – med vedlegg helt på slutten. I valg av tema til masterarbeidet har jeg valgt å skrive om barnefamilier og deres fremtidige møte med selvkjørende biler, med offisiell tittel «How driverless vehicles may accommodate the needs of Norwegian families with young children – a qualitative study». I utgangspunktet var det selvkjørende biler som pirret interessen først, og kombinasjonen med barnefamilier var ekstra interessant grunnet deres tendens til å ha hektiske hverdager.

Arbeidet har blant annet innebåret å intervju barnefamilier som har frivillig deltatt i 1-2 timer lange intervjuer. Å få lov å få innsyn i deres hverdag har vært en ære, og virkelig vært motiverende i arbeidet med masteroppgaven. For det har vært et spesielt semester hvor store deler av verden har blitt satt på vent grunnet pandemien COVID-19. Likevel har arbeidet resultert i en artikkel som skal presenteres på online-konferansen European Transport Conference (ETC) 2020.

Jeg ønsker å takke barnehagene for deres bidrag i rekrutteringen ved å videreformidle prosjektet mitt til foreldrene og jeg vil takke de seks familiene som stilte opp til intervju. Likeså ønsker jeg å takke min veileder, førsteamanuensis Eirin Ryeng ved instituttet for bygg- og miljøteknikk for flere nådeløse, men høyt verdsatte gjennomganger av masterarbeidet, også vil jeg takke Trude Tørset og Tom E. Nørbech for gode tips og svar på spørsmål. Jeg retter også en takk til NTNU for økonomisk støtte til fullføring av intervju.

Trondheim, juni 2020



Winnie Ma

Sammendrag

Ettersom foreldres reisehverdag inkluderer barnerelaterte turer (omsorgsreiser), så kan det indikere en utfordring i å bruke mindre fleksible reisemidler som kollektivtransport og samkjøringstjenester, spesielt i byer med lav tetthet, for eksempel som Trondheim. Sammenliknet med den private bilen har disse to alternativene lavest negativ påvirkning på miljø og samfunn med tanke på trafiksikkerhet, forurensing, trafikkopphopning, og like reisemuligheter (eks. alder, grad av evne). For bilister så kan samkjøringstjenester og kollektivtransport få forbedrede karakteristikk ved hjelp av selvkjørende teknologi. Automatisering gir samkjøringstjenester muligheten til å redusere ventetid og reiseplanlegging, mens offentlig transport får lavere driftskostnader uten sjåfør og kan dermed nytte seg av lokale selvkjørende matebusser rundt steder hvor offentlig transport ikke strekker til.

Selvkjørende biler er ikke noe som vi med det første vil se i gatene, men noe som vi i fremtiden kan oppleve å ha tilgang til. Som med alle nye lanseringer er det interessant og gunstig å undersøke markedet for å kunne lage en tjeneste som best treffer brukerne. I denne masteroppgaven diskuteres muligheten for automatiseringen hvor den ved rett bruk kan bidra med å redusere de negative påvirkningene til motorisert kjøretøy og samtidig møte brukernes behov.

Ulik bruk av selvkjørende biler har blitt testet ut i studier om modellkjøringer, hvor de samtlige kommer frem til at samkjøring er den beste substitusjonen til dagens biltrafikk målt i totalt antall kjørte kilometer for bilister. Privatisering av selvkjørende biler og kun bildeling uten samkjøring viser til en økning antall kilometer.

Ansvarlig drift av samkjøringstjenester er avhengig av et godt tilbud for offentlig transport, og helst bør det være flest gående, syklende, kollektivreisende og til slutt bilbrukere i synkende prioritet. Både samkjøring (selvkjørende) og rene bildelingsordninger viser til at reisetiden blir lenger sammenlignet med ordinære bilturer til jobb, men det bør merkes at det å gi fra seg sjåføransvaret kan åpne opp for nye fordeler til tross reisetiden.

Denne studien har undersøkt behovet for selvkjørende biler blant småbarnsforeldre i Trondheim. Forskningsspørsmålet har delvis blitt besvart direkte av foreldrene i studien og indirekte ved å drøfte deres prioriteringer i valg av dagens transportmiddel. I studien er det utført seks individuelle kvalitative intervjuer om deres reisevaner, erfaringer med å reise med småbarn (barnehagealder) samt deres tanker rundt bruken av selvkjørende kjøretøy. Til tross for at foreldre har høyere andel syklistene enn andre grupper i samfunnet, spesielt i Trondheim, så bygger studien på antakelsen om at hvis en familie med barn først bruker bil så er de mer avhengig av den enn andre grupper i samfunnet. Derfor er det likevel interessant å undersøke hvilke utfordringer småbarnsforeldre opplever i hverdagen.

Resultatet fra studien viser at flesteparten av foreldrene har uttalt en optimisme til bruken av selvkjørende kjøretøy, men med et par diskusjoner om det etiske dilemma ved teknologien dersom en trafikkulykke skulle oppstå. De er positive til selvkjørende biler for barn uten følge fra en alder av 6 år (skolealder), mens aldersgrensen med samkjøring med fremmede ikke er blitt diskutert. Denne

aldersgrensen kan delvis forklares av foreldrenes ønske om å være i dialog med barnehageansatte ved levering og henting av barna, og at barn yngre enn skolealder ikke helt forstår konseptet å bli sendt bort alene samt at de ikke er like selvstendige som barn i skolealder.

Av bruksområder for samkjørende autonome biler kan de erstatte korte bilturer for alle formål, og ved behov kan det føre til mindre følgereiser for foreldre som ellers ville vært sjåfør. For turer hvor en ønsker å nyte et glass eller to, og hvor busstjenesten ikke er tilfredsstillende, så kan selvkjørende biler fylle inn et skjult behov.

Det er usikkert hvor godt venting på autonome kjøretøy fungerer ved henting i barnehagen når det er store usikkerheter i tiden man bruker på å hente. Barnehagehenting kan være et tema som er interessant å forske videre på.

Selv om noen av familiene ikke brukte bilen til hverdagslige gjøremål ville de bruke bilen til medisinske formål for barn/kjæledyr, frakting av større materialer og varer, og ikke direkte nevnt men også for hastende reiser. For disse turene ønsker man muligens ikke å dele bilen med noen andre med tanke på intime situasjoner, planlagt plassbruk og minst reisetid ved å unngå samkjøring. Med følgende problemstillinger ble det belyst nyttheten for bildistributøren å tilby alternativet til å ikke-dele en original samkjøringsbil for de få gangene man ikke ønsker å dele turen. For at samkjøring eller bildeling skal være et reelt tilbud for familier med barn, så kreves det tilgjengelighet til gode barneseter i bilene. Mens for familier med kjæledyr kan være behov for bur tilgjengelig, spesielt store bur som man ikke ønsker å flytte på.

For minst mulig kø er det ønskelig med flest gående, syklist, offentlig transport brukere og deretter selvkjørende bilister. Dermed er det gunstig å oppdage at foreldre som sykler gjerne gjør det for muligheten til trening på et stramt tidsbudsjett, slik at selvkjørende biler ikke blir et lukrativt alternativ for dem i det daglige. Målet med samkjøring er at flere skal la den private bilen stå hjemme, eller unngå å investere i bilen med det første, og at den offentlige transporten får et løft med automatiseringen slik at tilbudet blir bedre for flere. Det er foreldre som nærmest er tvunget å bruke bilen i mangel på bedre alternativ, noe automatiseringen kan endre på.

Studien er av eksplorativ art og kan ikke vise til signifikante sammenhenger eller styrken på sammenhengen, men kan forutse visse konsekvenser av ulike scenarier med autonome kjøretøy. Funnene i denne studien er et argument mot den dystopiske verden hvor alle sitter i kø i hver sin selvkjørende bil, ettersom studien antyder at ikke alle vil erstatte deres primære transportmiddel om deres valg i utgangspunktet er raskest, lettest, og kanskje billigst.

Studien har sine innskrenkninger ved at det er et begrenset antall deltakere samt at de har relativt lik bakgrunn. Andelen deltakere som syklet var også høyere enn på landsbasis. Bruken av kvalitativ metode byr på risikoen for hypotetisk og respons skjevhet. Likevel kan studien hinte til den fremtidige rollen selvkjørende kjøretøy er ønsket i.

Del 1: Artikkelen

How driverless vehicles may accommodate the needs of Norwegian families with young children – a qualitative study

Keywords: *commute, parents, young children, travel pattern, autonomous vehicles, ridesharing*

Abstract

The addition of child-related destinations to parents' schedule indicate the increased challenge of using modes, like public transit and ridesharing schemes, that in general require further planning or a flexible schedule, especially in cities with low-density development like Trondheim, Norway. These two modes are two vehicle-oriented modes with fewer negative externalities per traveler in terms of traffic safety, exhaust, congestion, equity and more, just behind active modes. The use of autonomous vehicles may enhance modes like transit and ridesharing schemes offering possibilities. This article intends to explore the demand of driverless multimodal transit or ridesharing trips for families with young children by integrating results on driverless schemes from previous studies with travel characteristics of families. For this purpose, there has been conducted in-depth interviews with families on their travel pattern with case in Trondheim, Norway. The results find families' expectations to the driverless technology implying an optimism. They state the possibility of sending their children unaccompanied by the age of 6 for carsharing. The age limit is partly based upon parents' daily essential dialogue with the kindergarten workers and the introduction of extracurricular activities when the children reach school-age. Parents that use active modes in their commute choose so due to physical activity and flexibility – and will hypothetically only use driverless vehicles if biking is not feasible or in avoidance of physical strain. The methodological limitations of the study are also acknowledged. Despite potential hypothetical and response bias, the results capture the directionality of parents' travel demands.

Introduction

The use of AVs can address some of the travel challenges society face, for example congestion during rush hour, parking space occupation, fatal traffic accidents, driving under influence and serve underserved groups in society (e.g. no license, other limitations) (Fagnant & Kockelman, 2015; Harper, Hendrickson, Mangones, & Samaras, 2016). Regarding congestion the vehicles that contribute the most per person km, is the conventional private vehicle. In a country like Norway, where the residential and workplace density is fairly low compared to other countries, many are dependent on their private car (Engebretsen & Christiansen, 2011). Low-density development makes it challenging to cater all residents with a public transport service that balance between sufficient coverage and short travel time – usually leading to more than twice the travel time of car trips (Hjorthol, Engebretsen, & T., 2014). For travelers that prioritize short travel times, like parents with young children, transit is not an attractive mode especially when living in the suburbs (Engebretsen & Christiansen, 2011). Both papers by Engebretsen et al. (2011) and Hjorthol et al. (2014) confirm the propensity of

trip-chaining for families with children compared to other groups. This is due to the addition of child-related destinations (school/kindergarten or leisure). Travel pattern analyses in Norway reveal how the trip chain home-kindergarten-work and other child-related rides, are conducted by car about 80% of the time (Engebretsen & Christiansen, 2011; Hjorthol, Engebretsen, & T., 2014). This explains why the average number of trips per person for the whole population was 3,26, and that households with children exceeded this with 3,59 and 3,63 daily trips for single parents and couples respectively (Hjorthol, Engebretsen, & T., 2014).

Autonomous vehicles will not become widely available first day tomorrow, but it is certainly a part of the future transport modes. How we choose to use AV technology will hugely influence the result on transport challenges, as a naturalistic study indicate non-shared autonomous vehicles used for door-to-door transport is not sustainable (Harb, Yu, Circella, Mokhtarian, & Walker, 2018). Transport models representing the use of driverless vehicles of different penetration rates, show that ridesharing is the transport scheme with the least negative externalities opposed to carsharing and privately-owned AVs (Mourad, Puchinger, & Chu, 2019; Martinez, Correia, & Viegas, 2015; COWI & PVT, 2019). The negative externalities are defined as number of vehicles on the road as well as driven kilometers (with or without passengers).

Studies indicates sustainability of ridesharing only in simultaneous existence with a strong PT system that caters for at least 1/3 of the peak-hour demand (Fagnant & Kockelman, 2015; Martinez, Correia, & Viegas, 2015; COWI & PVT, 2019). The ridesharing vehicles result in a reduction of vehicle kilometers by 14% or more compared to the use of conventional cars as well as offering higher occupancy rate (serving more passengers per ride). The drawbacks are the increased averaged travel time of 8 minutes (when initial time is 12 minutes) and the added waiting time of 3 minutes. This would not make ridesharing a better option for car users prioritizing short travel times. Though, the notion of driverless could offer other positive experiences for the commuter and compensate for the longer travel times, by for example free up time from driving, less stress from queue driving and less congestion (due to fewer vehicles on the road) (Fagnant & Kockelman, 2015; Lee & Mirman, 2018).

A focus group study in the US indicated that parents found the notion of AVs useful in cases of moving between home, school and social/extracurricular activities (Tremoulet, Thomas Seacrist, Loeb, DiPietro, & Tushak, 2020). Though, when asked about using the technology themselves there is a skepticism regarding the technology, behavior of unaccompanied children, and crisis management without a parent close by (Tremoulet, Thomas Seacrist, Loeb, DiPietro, & Tushak, 2020; Lee & Mirman, 2018). Otherwise, parents (n = 985, n = 19) are positive to the possibility of accompanying their children on a driverless ride, where they get to spend more time together (Lee & Mirman, 2018; Tremoulet, Thomas Seacrist, Loeb, DiPietro, & Tushak, 2020). The freed-up time by not driving their children is best utilized with them in the vehicle compared to spending time somewhere else while the children is unaccompanied. This can be explained by the parents' concern of leaving their child unaccompanied, and therefor not being able to utilized their free time efficiently (Lee & Mirman, 2018). According to the parents,

the best perceived benefit of a child's unaccompanied ride was in case of them being tired or too sick to drive the children themselves.

AVs not only encompass small vehicles, also include larger sized vehicles like buses. A transit focused scenario was simulated by a door-to-door service using a fleet of taxibuses to fully substitute the bus and tram system in Oslo (COWI & PVT, 2019). There might be hidden demand among car users that are willing to change mode if public transit improves (Wenzinger, 2017). The Oslo study resulted in reduced travel time by 34% by driving the previously first/last mile of PT users. A trip by taxibus was about twice the time of a conventional car ride. Though, with a capacity of 20 passengers the taxibus had an average of 1.62 passengers per ride, and only reached occupancy rates higher than 5 passengers less than 0,2 % of the rides. There are not many studies that explore scenarios using driverless shuttle buses as an addition to the existing transit system, as a first and last mile service, which we might observe in the future in a well-functioning MaaS system (Krueger, H. Rashidi, & M. Rose, 2016). Future research could give insight on the use of autonomous technology as a part of a multimodal trip, as this scenario could have a higher efficiency grade than the scenarios that have been tested so far.

This study contributes to the gap on user demand by exploring how schemes of driverless vehicles can cater to families with young children living in Trondheim, Norway. The choice of this particular group is based on the hypothesis that they experience a tighter schedule and if using a car, they would be more dependent on it compared to other groups in society; due to child-related reasons – e.g. car seats, children's limited range of walking, transporting strollers and additional baggage linked to extracurricular activities. Prior research on parents' and AVs focus on their opinions and perceptions, though many of these studies mention the risk of hypothetical bias and status-quo bias being involved as the topic in focus, driverless vehicles, is still not an actuality (König & Neumayr, 2016; Krueger, H. Rashidi, & M. Rose, 2016). This study has a new take on the highly hypothetical topic by attempting to go beyond perception and rather address the demand in parents' daily life.

This study uses results from qualitative interviews to explore the questions:

- a) How does parents of young children travel?
- b) What are the reasons behind their mode choice?
- c) What do they think of using driverless vehicles in their commute?

Using the results from the aforementioned questions, the last section will discuss the question:

- d) How would their demands be met by ridesharing and shuttle buses?

Aside from ridesharing, the study focuses on driverless shuttle to the main transit lines, for two reasons: 1) During literature review few results were found on simulations on feeding buses, 2) Shuttle buses could make transit more attractive and as a side-effect reduce total vehicle kilometers of commuters.

Case of Trondheim

Trondheim is a city with approximately 186 000 inhabitants (Statistics Norway, 2019). According to the last extensive national travel survey from 2013, 50 % of trips in Trondheim were by car (42 % driver, 8 % passenger). Couples with children make about 21% of the Norwegian population per 2019. The share of commuters by bike is the highest in Trondheim compared to other major Norwegian cities (17%), which might correlate with the city having the highest share of commutes shorter than 5 km (50% of total commutes) (Gundersen & Hjorthol, 2015). Trondheim offers public transit consisting of low-floored buses and one tram line. Low-floored buses has shown to be important for families in their experience and choice of using strollers (Wenzinger, 2017). Bringing strollers, skis, and dogs onto transit is free of charge, while bringing a bike is not.

The last extensive travel survey, per 2013/14, reveal that parents in couples as well as couples without children use transit less than other groups in society (singles, single parents, adult households). The same survey revealed that couples with children were the most avid bike users of the groups and would use the car less than couples without children (Hjorthol, Engebretsen, & T., 2014). Combined of being a parent and live in Trondheim, would increase in the chance of biking. So, if one would study the group with the highest share of car trips, it would have to be couples without children. This study's choice of focusing on this group is based upon the hypothesis on them having tighter schedules as well as being more constrained. So, it is thought that a system of driverless vehicles accommodated to households with children would generally secure good accessibility for other groups in society.

The remainder of this paper is organized as following; section 2 introduces the methodology on data collection and recruitment¹. Section 3 presents the results, while section 4 discusses the findings regarding the research questions as well as proposing direction of further research.

Methodology

Research design

The study is of explorative type due to the highly hypothetical manner of the topic self-driving vehicles. The rationale for employing an explorative study was to generate first evidence into this topic being quite under-studied, and to foster further research from or around these findings.

For this purpose, a non-probability judgement sampling method was applied contacting kindergartens to channel the information about research participation. The risk of non-probability sampling methods in general is volunteer bias, and by the judgement method it is not necessarily representative. Despite the risks, the method is time-and cost-effective in reaching to the desired sample group whilst resulting in a range of responses, as wished in an explorative study and particularly useful for qualitative research.

¹ The article had the sections numbered, but as a part of the master thesis delivery the numbers has been removed as to yield for the main numbering in this document.

Data collection

The study is primarily qualitative with the addition of quantitative data collection on travel patterns. Both kinds of data are gathered by face-to-face interviews. The location was chosen by the interviewees, where the goal was to ensure they picked a comfortable location. There were six households participating, where half had both parents present, while other half by one parent. The data collection started the 18th February and ended the 12th March, the same day the Norwegian government ordered schools and kindergarten to temporarily close due to the ongoing COVID-19 pandemic. During the interviews, responses were recorded with a private mobile phone, and later transcribed anonymizing names, workplaces, bus lines and geographical names.

To be eligible for the study participants had to be parents of at least one child under the age of 13. The chosen age range of the child was to increase the chance of interdependency in travel. All participants received information on consent, potential participation withdrawal, usage of their contribution, and when/where their data is saved and deleted; based upon guidance from the 'Norwegian Centre for Research Data' (NSD). Parents received a forwarded email through the communication channels of six chosen kindergartens. Participants would then make contact to participate, thereafter discussing time and place for interview. Interviews at home involved pizza brought by the interviewer.

The interview was structured along two broad topics:

- 1) Travel pattern:
 - Usual trips during weekdays and weekends
 - Route choice
 - Reasons for mode choice
 - General mode choice earlier in life
 - Challenges and experiences with children: stress, sleep, etc.
- 2) Opinions and expectations to carsharing and AVs, especially driverless shuttle buses and ridesharing
 - Carsharing
 - Demands and perceptions on AVs

It was intended to record their last week's travel pattern (7 days), but due to special circumstances at the time of the interviews like holidays, spouses absent due to business trips or primary transport mode being repaired - the travel patterns for an average week was collected, defined by the participants themselves. The interview was semi-structured, which means it already had an outline of questions, but had the flexibility of adding questions or negating irrelevant questions. Firstly, research question and topics were introduced, while they were also encouraged to talk outside the topics as it might be relevant as well. As to avoid a skewed power-dynamic between the interviewer and the interviewees, there was early on clarified that they are the experts on their travel own pattern, that no answers are wrong, and that their contribution will be anonymized.

Analysis

Most of the results were qualitative with a smaller part being quantitative. The quantitative data had been extracted from the interviews encompassing travel destinations, mode choice and arrangements within a household, and was put into a travel table that was applied as an analysis tool to easily quantify and handle the data. The qualitative data has been grouped into categories based on this study's findings as well as inspired by Wenzinger (2017). The interviews were conducted during winter season and the analysis focus mainly on the travel pattern of the current time.

Results and analysis

This section lay forward the results collected from in-depth semi-structured interviews regarding participant characteristics, trips, challenges, mode choice, and the reasons behind their choices.

The results are structured by:

- 1) Travel pattern and mode choice:
 - Quantitative trip analysis
 - Reasons for mode choice
- 2) Opinions and expectations to AVs, especially driverless shuttle buses and ridesharing
 - Carsharing
 - Demands and perceptions on AVs

The method section mention that the interview also included questions about route choice and time of travel – these data will however not be presented here. The qualitative results are presented by description and direct quotation in the extent possible. Direct quotation depends on the author's interpretation and translation of the Norwegian quotes.

Travel pattern and travel mode choice

Of the six interviews, half were conducted with both parents present while the other half only one of the parents participating, though the one parent often knew the exact schedules and motivations of their spouse. Within couples the spouses would travel differently, and their individual choice would often depend on the choice of their spouse. This section investigates the gathered information on the level of individual choices of parents, children, and interworking dynamics.

All six households had one car, and there was at least one bike per person. All participants except household 5 had more than one primary mode per person, where mom5 and dad5 both juggled riding the bike, riding the bus and driving the car, see table 1.

Table 1: Overview of participants' characteristics, with M standing for Mom and D for Dad of each household. The parenthesis enclaving M or D indicate them not being present during the interview, but their travel routine was still accounted for through their spouses.

Household	Mom/dad	Age range	#children	#preschoolers	Age children	Primary mode (winter)
1	M/D	33/39	1	1	15 months	Bike
2	M/D	39/42	2	2	15 months, 4 y/o	Car (M) /bike (D)
3	M/D	31/34	2	2	15 months, 3.5 y/o	Bike
4	M/(D)	37/41	4	2	8, 6, 2x(1 y/o)	Bus (M)/car (D)
5	(M)/D	38/40	3	2	8, 5, 3 y/o	Car, bus, walk
6	(M)/D	45/42	1	1	5 y/o	Bus (M)/bike (D)

In total of all households there was recorded 237 trips during the five weekdays, where 122 in total for mothers and 115 for fathers. According to the Norwegian national survey a parent had in average 3,63 trips, which this study exceeds with an average of 3,95, see table 2. The average is mostly increased by the households with three children or more. This is mainly due to the age gaps among the children leading to the addition of two destinations: kindergarten and school.

Table 2: Average number of trips for a weekday or weekend-day for a mother and father.

	Both	Mom	Dad
Avg. weekday trips	3.95	4.1	3.8
Avg. weekend trips	1.8	2	1.6

All genders have the same order in the most common trip purposes, with child pick-up/drop-off trips making up about half of all trips conducted for both mothers and fathers, see table 3. There is a slightly bigger share of pick-up/drop-off trips for women, but due to the small sample size of this study no significant incline can be confirmed.

Table 3: Share of trip purpose per total trips for mothers and fathers.

Share of total trips (weekday)	Both	Mom	Dad
Child pick-up/drop-off	50%	54%	46%
Work	38%	36%	40%
Shopping	11%	10%	12%
Leisure	1%	0%	2%

Figure 1 show the shares of transport modes averaged of all trips as well as for each trip purpose. The mode choice pattern is similar between the averaged diagram bar and the modes of child pick-up/drop-off trips. This can be explained by child pick-up/drop-off trips making up half of the total trips.

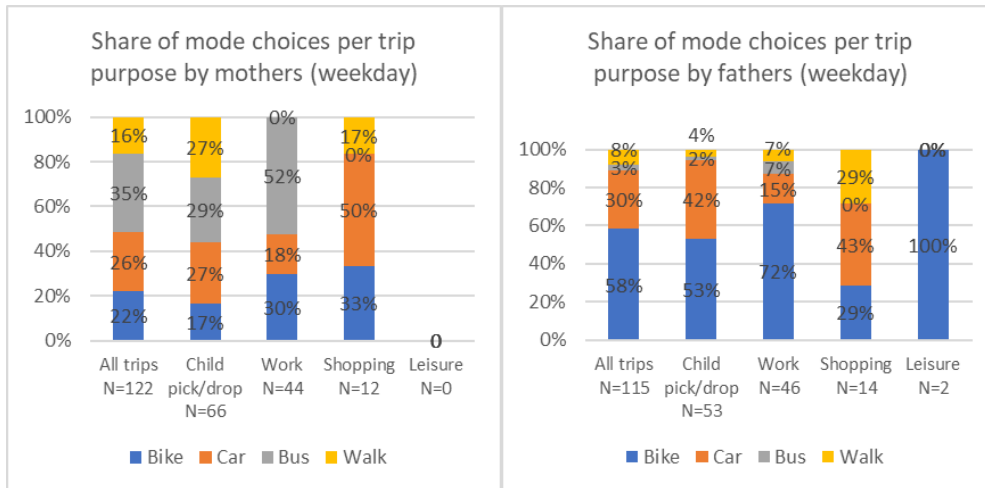


Figure 1: Share of mode choices of mothers' and fathers' registered weekday trips in total and per trip purpose.

Table 4 show the shares of companionship of the trips. For both mothers and fathers 2/3 of their trips are conducted alone, while the remaining 1/3 is with their children. Usually trips with both spouses and child(ren) take place during the weekend.

Table 4: Share of different companionship of all trips averaged for mothers and fathers per weekday or weekend.

Companionship	Mothers (weekday)	Fathers (weekday)	Mothers (weekend)	Fathers (weekend)
Alone	64%	66%	8%	0%
One child	15%	13%	0%	0%
Only children	19%	20%	8%	0%
Child(ren) and spouse	2%	2%	83%	100%

Figure 2 show that transit is seldom used for trips with several children. Mind that this data is from a limited sample group and cannot be generalized for all parents.

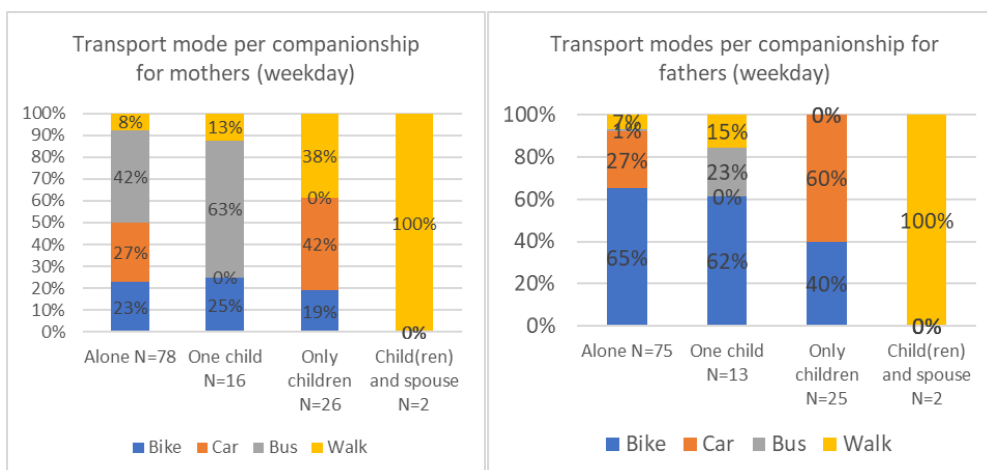


Figure 2: Transport modes per companionship for mothers and fathers separated. With companionships: alone, (only) one child, children, child(ren) and spouse.

Table 5 show the self-reported commute time and estimated distance for each of the participants. The sample group's average one-way commute was 19,4 minutes, a bit lower than the national average for parents at 22 minutes as well as the average of inhabitants in Trondheim according to the national survey 13/14 (Hjorthol, Engebretsen, & T., 2014). Mind that for most participants the kindergarten trips from home are shorter than the commute trip, which align with the analysis of Gundersen et al. (2015). The same report finds significance inclination towards active modes in Trondheim when kindergarten is in vicinity to home (1,5 km), which these findings align with. Only household2 show the use of bike despite longer distances to kindergarten, though this might due to the bike being electric. Mom2 jokingly explained their investment in the e-bike instead of a second car, could compensate for her daily car usage. Mind that mom2's primary mode is the car and that her commute is outstandingly long compared to the other participants.

Table 5: Self-reported commute time and estimated route distance using Google Maps.

	Mom1	Dad1	Mom2	Dad2	Mom3	Dad3	Mom4	Dad4	Mom5	Dad5	Mom6	Dad6
Mode	Bike	Bike	Car	E-bike	Bike	Bike	Walk/bus	Car	Bike/bus/car	Bike/bus/car	Bus	Bike
Commute distance [km]	7.5	6	21	1.5	3.5	3.2	4.1	2.5	2.5	1.8	?	4.3
Time home-work [min]	30	20	20	5	18	12	20	10	31	20	?	15
Time work-home [min]	40	40	20	6	12	18	20	??	35	26	?	20
Time/distance home-kindergarten	4 min / 1,2 km (bike)		10 min / 2,4 km (e-bike)		4 min / 1 km (bike)		5 min / 500 m (walk)		10 min / 3 km (car)		8-? / 2,5 km (bus/bike)	

Activities, hours, and travel schedule

Daily commute trips: work, kindergarten, school

People's activities induce travel demands and mode choices. In this study, all families were dual income with a mix of employment status ranging from 80% to 100%. From such a small sample group there was no evident incline of any sex having different work statuses. 75% of all participants had a flex-time arrangement which offers the possibility to come to work at your own time as long you arrive within the core hours of 9am to 3pm. The remaining 25% had set working times as their work entailed importance to their physical presence. Common for all parents, was that they often had the possibility to work from home, which was considered quite useful as they could leave work earlier and rather work in the evening after the children's bedtime. Spending more time with the children was a priority for all parents, and they often felt guilty having their children in kindergarten longer than 7-8 hours. The participants gave the impression that working from home made it easier to balance working fulltime with drop-off/pick-up children to kindergarten and school – so they would leave their workplace in shortage of ½ - 1 hour which would be compensated by working from home. One participant had some extra worked hours leftover from pre-children times and would use this as compensation for working shorter days.

Since the participants were recruited through kindergartens, all households had schedules including drop-off and pick-up of preschool children. There was an overall goal for all couples to delegate equal number of drop-off/pick-up trips between them, where on average 4/5 of scheduled weekdays have both parents contributing to drop-off or pick-up during the same day. The schedules were structured around parents' work times, and location of workplace. Parents with equal flexibility and effort to the kindergarten alternated the days in delivering and picking up. Experience shared from participants indicate that incidents that could influence the schedule was children becoming ill, unexpected change in demand at work or help from grandparents.

As to avoid having the child in kindergarten longer than necessary, many parents tried to drop them off later during the morning or pick them up earlier. Most participants wanted to arrive in kindergarten within 8-9am (depends) so their child can take part in the breakfast session with the other kids. Usually their child gets to eat breakfast twice, once at home and once in kindergarten. This makes the morning a little bit more hectic, mostly for parents that are not early risers (self-reported by the participants) or parents that let their children sleep until they wake up by themselves.

Picking-up and dropping-off young children, especially when younger than 2 years old, require special equipment such as car seats, strollers, or bike trailer. Couples who both bike as their primary mode, could leave behind the bike trailer at the kindergarten to exchange equipment to their spouse, see table 6 for overview on each couple. Other couples with different primary modes would bring the equipment home after drop-off, like household2 with their bike trailer, or as household 6 where mom would bring the bike trailer on the bus towards kindergarten such that dad could bike home with their child.

One couple would exchange mode between each other, by having one parent use the car in the morning (deliver children) and the other would use it in the evening (pick up). He/she would park the car in vicinity of the other spouses' workplace and from there go to work by transit. This exchange also has the perk of parking outside the city center, making it easier to find parking.

Table 6: Primary mode for pick-up/drop-off in kindergarten during days both parents contribute, and how

	Mode to/from kindergarten	Equipment involved	Storage/movement of equipment
Mom1	Bike	Bike trailer	Keep at kindergarten/ use it for pick-up
Dad1	'' = [same as mom1]	''	''
Mom2	Car	(Car seats)	Always in car
Dad2	Bike	Bike trailer	Bring it home
Mom3	Bike	Bike trailer	Keep at kindergarten/ use it for pick-up
Dad3	''	''	''
Mom4	Walk	Stroller	Keep at kindergarten for pick-up later (only mom).
Mom5	Car	(Car seats)	Park car where spouse can drive it later
Dad5	''	''	''
Mom6	Bus	Bike trailer	Bring it on bus to kindergarten
Dad6	Bike	Bike trailer	Bring bike trailer home on bus

Other child-related factors influencing the mode choice: a pair of extra clothes for outdoor activity was necessary in some kindergartens which would require extra baggage space. Bringing diapers and other tools was rarely mentioned, which might indicate it was not deemed significant. One parent stated that they always brought a pair of clothes, wet wipes, and in occasion of driving longer stretches brought bags for their baby due to motion sickness.

Most stressful time of the day

The questionnaire included questions about perceived stressfulness as to examine any connection between the lack of time or energy with travel choices. Half of the participants would say that mornings were the most stressful time of day as you are still sleepy, but need to feed the kids, dress them, pack lunches, maybe walk the dog, and get to kindergarten in time. ¼ of the participants thought afternoons were most hectic due to the bad consciousness of prolonging the children's' time in kindergarten as well as the fear of arriving after closing time. Some participants mentioned measures in their routine which inexplicitly indicate ways to reduce stress, like waking up earlier (e.g. using alarms for children) and feed the babies while changing clothes/diapers. Measures that reduced stressfulness during evenings were having shorter workdays, kindergartens that served lunch and mini meals, and subscribing to grocery services which would buy the parents more time in making dinner at home.

Agency of children

Three of the households had two preschoolers each that would attend the same kindergarten, where they explicitly stated picking up children from kindergarten could take from 20 min until 1 hour. The addition of one extra child in kindergarten made it more challenging to get them both home as they alternately hide/toot/get

dressed/negotiate with their parent. The constant demands require negotiation skills and patience, which seems to be a common experience for the parents. It was discussed with two households, the possible tendency of women spending more time negotiating with their children compared to the dads regarding pick-up/drop-off from kindergarten or leaving the house. Though, this study cannot prove a causal relation as the sample group in this study is limited and that there are other variables in action (e.g. longer days in kindergarten when dad pick-up).

The 8-year-old of household5 would sometimes deviate from their daily walking routine together in the morning or the bus trip home. He would at times make plans commuting with friends instead, and sometimes just stay longer at school and travel home alone. According to dad5, the 8-year-old started making personal travel plans in 2nd grade and was given permission to carry them out. This did not change the parents travel pattern other than making the trip individual from their child.

Dog walking

Living with a dog and child made it challenging to walk the dog sufficiently, especially for families with two children or more (household2 used to have a dog simultaneously with the two kids). The households often had to resort to short bathroom break morning and evening. Walking the dog was easier with both parents at home, so that one could watch the child and the other could walk the dog. This could be challenging if the other parent would come home later, so that the parent at home would have to bring the baby out with the dog. So, for household1 it was an effort for both parents to get home as soon as possible.

In household 6, mom6 would occasionally leave for longer business trips, leaving dad6 alone with their 5 y/o child and dog. Household6 had the luxury of an independent child who was able to be independent for a few minutes during breakfast, thus dad6 could then walk the dog during this time.

Grocery shopping

Five of six households had the habit of making one big weekly grocery trip by car, as household3 no longer felt the need to after subscribing to a grocery service. It was also stated that during weekdays, if they had got extra time after work (or before) some parents would go by the store to get some groceries (applies to all modes), preferable before picking up the child at kindergarten or during the days without pick-up as to avoid multitasking between shopping and childcare. Household 1, 3 and 5 subscribed to grocery delivery services which offered the delivery of prepacked grocery boxes of your choice. Using the grocery service, household 3 had experienced reduced need for planning and less big trips to the store. The food box only covered dinners for five days, so the rest of the meals had to be bought on grocery trips home from work or by walk to the store from home. Household 5 had a vegetable-only subscription as a supply to the regular grocery shopping, but explicitly specified that this had not changed their travel pattern. Dad5 told something interesting about their shopping habits, that mom5 had sometimes done grocery shopping in the morning after delivering the children in kindergarten and left the groceries in the car until dad5 drove the car home later that day. This worked well as the temperature low at fridge level (or below) during winter in Trondheim.

As household3 had a food subscription, they would walk to the grocery store (about 500 m) and buy maximum 10 things or so. Bringing the stroller made it possible to store their groceries underneath it, which made walking convenient. It was also very convenient that the stroller would fit in most stores, so the children could “stay at the same place”, as young children require a lot of attention.

Hobbies

The participants were asked about current and previous attends to activities during their spare time. For most households, the companionship of the activities had changed, where they now would do activities alone rather than as a couple. It was also evident that preschoolers do not have extracurricular activities which is more of a thing for children in school-age. One family was pretty sure that on days with extracurricular activities, they would not plan any leisure trips or other activities. Some parents, mostly women, used to workout at fitness centers but had quit after getting children due to time scarcity. Mom1 and mom3 (and their husbands) now got a daily workout incorporated in their commute biking, with the specific choice of not riding an e-bike. All members of household4 used to partake in weekly activities (including the parents), but when mom4 ended her child-leave (for the twins) only the two school-aged children kept their activities due to the lack of sufficient time. When asked if it was due to the inconvenience of travel time, mom6 commented that *“the travel time was only 5-10 minutes. It was mostly due to the time of the activities, which per activity in total lasted about 2 hours with the wardrobe and showering”*.

Leisure trips

Household1 lived at the border to the major woods and would often just walk straight into the woods for skiing, where most people in Trondheim would either bus or use the car. The rest of the households would drive their car to the major woods if they intended to go hiking/skiing. Half of the families revealed that trips to the woods were avoided while the children were still young, less than 2 y/o, as the day became fragmented due to the mid-day nap (12-14 o'clock). This made it difficult to spend substantial time outdoors. The interviewees mentioned that their leisure pattern was in constant change depending on the children and other factors, which made it difficult to define what they as a household would do or not do.

Trips to the city center in the weekend was a common activity among the households using transit (tram/bus) as the main mode. As well as using transit, household1 would sometimes ride the bike to town with their child in a bike trailer. Using the e-bike would make the trip increasingly manageable. When asked about how they got up the stairs of the old tram wagon with a stroller, they would get help to carry the stroller. Surely, it is helpful being two parents travelling together as well. They liked the notion of free boarding of the stroller which they said *“made the transit offer child-friendly”* even though having the stairs as an obstacle. This indicates that the family did not have big worries in occupying extra space as a family with children and was lucky enough to get help with the stroller without feeling like a burden, which was some of the problems experienced by other families travelling in San Francisco using transit (Wenzinger, 2017). The leveled entrance was addressed directly as a nice perk by one mom who felt she had an

effortless experience travelling with a stroller; there was no need to collapse the stroller and move the child like the use of a car. The trip itself was also enjoyed by the children who found it fun to travel by bus/tram (for all households). Household2 used to walk to the city before having children but would use transit more often after having children, especially when travelling without a stroller. The city trips could also be by foot as long they brought the stroller.

The questionnaire included questions about their children's walking range as to explore any possible connections between range and travel choices. Indeed, it did seem to have an influence on mode and destination choice. At the age less than 2,5 y/o, they would mostly sit in a stroller. This did not constrain the distance of the walking trip for the parent. When the child got older and developed the skill and will to walk, the child would alternate between a stroller and walking. Sometimes the child would want to walk, and the parents would let their them if they got the time for it. As the child progressively wanted to walk more, one parent stated that they would rather ride the bus as part of the journey. A family had stopped using strollers for their 3-year-old, and would take her on family walks, where she had the capacity of 30-45 minutes of walking. To speed up to matching tempo with the other children, they would take her on their shoulders. The participants with children above 2nd grade experienced no distance constraint. At places where the stroller was not suitable, like hiking, household4 would have one parent stay at home with the babies while the other went hiking with the older children. Going hiking with the twin babies would be tiresome in the long run, as the parents would have to carry them.

All households that would visit a shopping mall/center would normally use the car. It was highlighted that "it is as people are expected to get there by car, as the bus is not facilitated for such trips. There are no one that rides the bus to the mall. The situation is like the 'hen and the egg' as since no one uses the bus, it is not necessary to facilitate for transit." The paradox is the queues that are created on the roads around the malls, especially in the weekends. The situations might worsen to the point of blocking all traffic, also the traffic with the intention of just passing by. One couple voiced that the immense traffic, made it less tempting taking the car there as they could bike instead. Biking to the malls during summer was deemed feasible, while during winter the temperature differences between outside and inside the mall would require a "place" to put their outdoor clothes.

Medical purposes

In occasion of medical appointments for children or pets, the car was the go-to transport mode. One participant, and the only one, was asked about mode choice for medical trips explicitly in an email for further questioning. The same parent joked about the inconvenience of "biking with a heavy, euthanized dog in the bike trailer", when explaining the few times, he had chosen to use the car instead of the usual biking. For the other participants it can be assumed that the car would also be the go-to mode regarding the convenience and the particular situation.

Sleep and scheduling

It became evident during one of the interviews, that getting insight into their sleep quality/routine might reveal signs that sleep can influence travel choices. It is not clear what influenced what first, schedule influenced by personal habits, or

personal habits influencing the chosen schedule. An incident where sleep explicitly was prioritized: Household5 were already forced to wake their children up do to work hours and would have to wake them up even earlier if he [dad5] had changed modes from car to bus. This was one of the reasons that made driving more convenient even when he wished to reduce car use.

Changes in travel pattern and activities after having children

When asked about primary travel modes before having children, 8 out of 12 participants seemed to have not changed their travel mode specifically due to child-related causes. What was common was the parents upgrading their car to a bigger one, even those who did not have the car as primary mode. It was not optimal to draw any conclusions of changed travel behavior before/after children as other factors like home moving, change of workplace and change of country, were also in play.

Mom3 changed her primary mode from transit to biking after she got her first child. She and her spouse had in pre-children times mainly biked and used transit. Aside from that they sometimes used a carsharing service instead of having a private car, which at that time matched well with their travel pattern as they would mainly use a car for transporting bigger things, visiting families and friends afar, or for long leisure trips. In post-children times they wished to have a car closer to home, see sub-section 6.2.1 for further insight into their experience of carsharing while having children.

Reasons behind mode choices and deviation from these (winter season)

From interviews of the households, all participants had multiple reasons behind their choices. This study uses seven commonly mentioned reasons to structure the results around, see Table 7. The choice of reasons is inspired by Wenzinger (2017). There are other reasons that is not reviewed in detail like moving homes, change of workplace and before/after change of schools, though they are mentioned in context with the seven main reasons. For all participants, their primary mode choice was perceived as the most convenient. There were several reasons behind each of their choices, where the (X) indicates a secondary reason as a side-effect of following the other reasons mentioned. Mind that only bike users get the perks of exercise from their commute. Saving time is also a very strong reason for mode choice but is balanced with the other perks as well. The reasons regarding the environment is only mentioned by women.

Table 7: Reasons behind primary mode choice for each participant during winter season. X in parenthesis indicate a reason mentioned but of secondary importance. The place of X* indicate reasoning mentioned by their spouse. The bolded X show that all participants are using the same reason for their mode choice, which in this case is 'convenience'.

		M1	D1	M2	D2		M3	D3	M4	D4	M5	D5	M6	D6
	Primary mode	Bike	Bike	Car	E-bike		Bike	Bike	Bus	Car	Car/bus/walk	Car/bus/walk	Bus	Bike
1	Enjoyment	X	X								X (walk, bike)	X (walk, bike)		X
2	Exercise	X	X				X	(X)						X
3	Habits		X					X		X				
4	Saving time	(X)	X	X	X		(X)	(X)	X	X	X (car)	X (car, bike)		X
5	Convenience	(X)	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X	X
6	Environmental	X			X*		X					X (walk, bike)		
7	Economic		X		X			X						

Bicycling

Mom1 and mom3 are aware of the time savings of other modes beside biking, but still choose biking as primary mode. Both moms recognize themselves as one of the few that bike to work, and that more colleagues would bike during summer. Mom3 estimated the seasonal differences in colleagues biking as 10 times more during summer.

Enjoyment and mental wellbeing (1/7)

Regarding enjoyment there was mainly three participants that expressed joy in biking itself (opposed to joy from the exercise by bike). Household1 had a distinct enjoyment for biking which indirectly could be expressed by their bike collection; where dad owned 7 bikes himself and mom had 5. The collection of bikes included two e-bike each, terrain bikes, winter, and summer bikes. Household1 described their goal of biking more even for hilly trips at 10 km (per direction) where they usually would drive. Dad5 reasoned his choice of biking that the children also enjoyed biking and it was nice to get some fresh air, especially when going downhill. Dad6 would sometimes bike with his daughter to the kindergarten during summer as they both enjoyed it.

Physical workout (2/7)

All participants using conventional bikes as primary mode expressed satisfaction from biking because of physical activity. They preferred biking during their commute as they were able to get some daily exercise for the least amount of time (as well as saving gym membership money) - and would therefore deliberately avoid using e-bikes for that reason. Mom1 mentioned how workplace distance was one of the factors forcing her to stay active, as her previous commute had been a merely 5 min walk, and that she would prefer living further away from her workplace. This is due the possibility to fit a workout session in her commute right after work hours as to reset her mood after an intense day. Dad1 added that

he some years ago went from having a 6 km commute to 2 km, and that this change made him lose a workout opportunity. Mom3 also chooses biking for workout purposes, and states *"it is great to start with a workout and some fresh air in the morning. The feeling of having moved a bit is nice, like check, daily workout completed, and I can relax during the evening, in a way"*. Trondheim offers a dynamic vertical typography, which might physically challenge the participants that chooses to bike. Household3 have two preschoolers that go to the same kindergarten, which adds 50 kilos to the back of the parent's bike. They both agreed that *"it is pretty heavy"* but they prefer to use that opportunity for an intense workout.

Habits (3/7)

Household1 seems to have high ambitions for their activity levels, as both parents mention that they could do better regarding switching the car for the bike, even for trips that are considered long. What these ambitions are based on is not explicitly explained, but dad1 do have a strong connection to active modes through his upbringing and memories with his mom. When asked about his level of activity compared to others, he recognized himself as one of the most active cyclists at his workplace. He mentioned that the activity level among his colleagues had increased with the change of workplace which had resulted in paid parking (in opposition to free parking) – and that some had started to bike some days of the week, but the most active ones were already quite active before the location change. This indicates the resilience of habits when fueled by inner motivation or just the power of familiarity of habits.

About 4-5 years before, mom1 did not have the habit of biking during her commute, while mom3 started about 2 years ago when her first child started going to kindergarten. They thought it looked uncomfortable and cold before trying it out. By influence of their spouses, they had invested in studded tires, and now believed it to be *"...quite okay after developing the habit for it"*. Dad1 had been biking during winter since middle school and mentioned that he got his driving license just 6 years ago, at age 35. He purposely chooses the bike for all his trips as he reflects that *"for longer distances it can get challenging to always use the bike. It is sort of a goal for me to reduce my car usage"*. When asked about the origin of this goal, he mentioned his history of using active modes as a child until adulthood.

Dad3 happened to use the bike for 15 years in Trondheim as all his essential destinations were feasible by bike. He mentioned habit as the main reason for biking while exercise became a side-effect of that mode choice. He explained that in daily life the car often was not an option even though they [household3] owned one. It had become a habit to firstly think of biking, then transit and at last, driving. Both parents thought the car was a bit cumbersome regarding walking to/from the office and the parked car, sitting in the car, being stuck in traffic, and looking for parking. For a commute that is 15 min by bike, car could hardly compete. In their eyes, bike parking made it a more attractive mode as one could walk straight into the office.

Mom3 is aware of her perception on biking during winter and knows that she often complains about the weather and the poorly maintained roads – but that she still chooses to bike due to the habit. Her approach to Norwegian winter is

described as *"it isn't really comfortable to bike during winter (upwards steep hills), when the sidewalks are hard and slippery and forces you out in the roads. I don't really look forward to 'every' single day of biking"*. She states it helps by *"...to not think too much about the decision. And that I do it because I just do it"*. Dad3 adds his discomfort with the weather, and that *"oneself could turn sour by getting hit in the face by rain and wind"*. Surprisingly, the weather itself is not bothering mom3, it is mainly the road conditions.

Saving time (4/7)

Several households have expressed biking as the fastest mode in terms travel time, but also a mode that free up time indirectly due to the incorporation of physical workout. Mom1 clearly states the choice of biking as *"the only mode that truly works aside from using the car. Using public transit takes too long and is not a viable option at all"*, *"the transit connection between home area and workplace is poor"*. Dad1's commute was faster by bike than car, while for mom1 it was the opposite with a small margin. Biking in total is a longer commute due to showering and change of clothes when arriving at work – though, doing that is far better than saving some minutes while stuck in traffic according to mom1. Dad1 voiced that a commute over 6 km would discourage him from biking which made their current residence location perfect for biking. Dad1 highlighted that the kindergarten was in the same direction of his commute which made it easier for him than for mom to go drop-off/pick-up at kindergarten. Going by bike gave access to a shortcut to kindergarten with 1/3 length of the car route – such that riding the bike or taking the car had equal travel time.

For household1, where daily workouts were fit into the commute, they were asked a hypothetical question if time savings from shorter commutes would have been spent at fitness centers, the answer was no. Here dad1 preferred staying outdoors and was uninterested in indoor training unless it had a social aspect to it. Mom1 liked fitness centers but a session would take longer than the commute home which was about 30 min.

During days with dry conditions, using the bike would be the fastest mode compared to transit, for all households – and for the shortest commutes biking was the fastest mode year-round.

Convenience (5/7)

Household1 mentions the bike facility and related services offered by both workplaces, like access to wardrobes, cloth-drying cabinets, free towels, showers, lockable cells for bikes, and bike washes which are helpful removing the salt during winter. Though, for dad1, these perks are not the factors that convert him to biking as he would bike anyway – he highlighted that the drying cabinets were great to have during rainy days. When asked if these perks possibly could make non-cyclists start biking to work, dad1 was sure it must have had an effect on people – while mom1 emphasized the importance of being able to securely store the bike from theft as many e-bikes are expensive, as well as being able to rinse of the salt. Dad1 quickly added that storing the bike indoors would prevent the gears from freezing, which was important. As a regular biker, mom1 was clear about the differences in commute times between winter and summer seasons, due

to the weather conditions. Thick, unpacked snow and slippery conditions required more effort and would increase travel times with 5-10 minutes but compared to walking with a stroller biking was superior due to bigger wheels. Mom1 did notice the effortless travel of riding the car, but she was not a fan queueing. Both parents had routes with access to shortcuts that made the distance shorter than driving the car.

Dad6 appreciated the flexibility in planning when biking opposed to transit, and stated *"if I would miss a bus, I would stand waiting for 15 minutes, which is not too amusing. And if the bus does come, I might have to arrive 15-20 minutes earlier at work, which I do not have use for. This is my opinion, I am not sure what mom6 thinks about it, but for me I experience it a waste of time."*

Environmental reasons (6/7)

The mothers with biking as primary mode, reasoned their mode choice as due to environmental reasons. This reason was mentioned last, behind 'habit', 'saving time' and 'ease & convenience' when laying out reasons of mode choice. Compared to other reasons, this argument did not have any elaborate discussion, which could indicate the degree of priority to environment friendly principle or the fact that biking was not an obvious climate-sinner which naturally did not trigger any explanations among the participants. What usually started a discussion about environment friendliness was the car. The discussion both highlighted the good and the bad aspects of the cars' characteristics regarding fuel economy. Mom1 and mom2 was conscious about their diesel fueled car. Mom1 had mentioned twice "in regard to the environment" as one of her reasons to bike to work, just behind the possibility to fit a workout into the commute.

An interesting remark by dad5 highlighted how his kindergarten might have a reputation of focusing on environment friendliness and outdoor activity, though from his perception it is mostly the latter. He mentioned a noticeable share of parents biking, which aligned with observations by the kindergarten administrator – but assumed this choice was probably due to outdoor activity and exercise than to environment consideration. Though, himself reasoned his main choice of biking with environmental reasons.

Economic considerations (7/7)

Several households with bike as primary mode, would use bus occasionally if biking was not convenient. They voiced that using transit through onetime tickets was not a good deal on their behalf and would therefor choose driving the car instead or resort to biking. For added context, it is about 40 NOK per one-way ticket, and buying a weekly or monthly subscription is cheaper per day for frequent transit users – but a subscription is not viable for those that only uses transit occasionally.

Deviation from biking as primary mode

Mom1 would switch from biking to car or bus transit if having to bring something unusual with her or when she did not feel well. Dad1 noticed the struggles of biking through thick snow with a growing child or several children, but he quickly added the possibility of upgrading to a cargo bike or a trailer bike (having the child bike on an attachable bike). From further questioning through email, household1

replied that they already had invested in two new e-bikes: cargo e-bike and a trailer e-bike. Mom3 would usually bike but chooses to transit the days she has lectures due to sweat. Dad6 would use the car when transporting their dog. For household5 using the car would not require another individual grocery trip as when riding the bike. Mom4 and mom6 switches to bus during winter season due to the weather conditions effect on the road.

Public transport

All participants were aware of the transit stops close to home, while 7/12 participants knew the exact times, stops and routes for the home-work route. Even though there was awareness to costs of each mode, it did not seem to be the biggest changemaker in their mode choice. Their mode choice could be considered as a highly rational one, in context of transportation theory, as many of their options' characteristics were recognized. One family showed high awareness to expenses for different modes, and knew exactly what they were spending, but this factor ranked lower than convenience. Table 8 show the participants pay method for transit.

Table 8: Overview the participants type of transit subscription.

	M1	D1	M2	D2	M3	D3	M4	D4	M5	D5	M6	D6
Primary mode	Bike	Bike	Car	E-bike	Bike	Bike	Bus	Car	Car/bus/walk	Car/bus/walk	Bus	Bike
Transit payment	Single ticket	Single ticket	Single ticket	Single ticket	Single ticket	Single ticket	Half-year	Single ticket	Single ticket	Single ticket	Monthly subsc.	Single ticket

Enjoyment (1/7)

Several households explicitly stated that their children enjoyed using public transport and would sometimes ride transit during the weekend as a fun experience. Mom4 mentioned how her children enjoyed pushing the stop-button on the buses. No adults mentioned any explicitly joy of riding a bus, other than finding it convenient.

Saving time (4/7)

Only one parent (mom4) reasoned her choice of transit by time saving as there are few convenient parking spots that are easily found after rush hour. During summer season, after dropping off her children by car she would drive home, park the car at home, and bike to work, as walking to her office from distanced parking spots would take more time (about 15 min) .

Convenience (5/7)

Household5 had one car, and would delegate this resource for dad5, as mom5's daily travel routine was viable by transit. The other way around would not make the most convenient combination. From what was told by dad6 about mom6, she would prefer transit during winter conditions due to slippery surfaces. The days dad6 would pick-up their child from kindergarten, mom6 travel with their daughter to kindergarten using bus, where she would bring a bike trailer onto the bus as

dad6 would bike her home in the trailer. Bringing it onto the bus would be easier than haul it into their car. The drawbacks are the difficulties of bringing it onto a crowded bus during rush hour. In these cases, she would wait for the next bus.

Environmental reasons (6/7)

Mom3 did not have transit as her primary mode but would occasionally use the bus for morning lectures and other trip purposes. She had explicitly explained her choice of bus opposed to the car due to environmental reasons, even though transit was far more expensive and time-consuming. A statement that supports the principle "that I already use 500 NOK a month on transit [for just a few trips], but I would rather buy those bus ticket with a good consciousness than lunch in the cafeteria", indicating that investing in bus tickets is worth cutting some lunches.

Economic (7/7)

When visiting the public swimming pool, one parent that mostly cycled, reasoned his choice of transit opposed to biking due to his daughter wet hair afterwards (easier catching a cold due to low temperatures outdoors). Transit was also a more attractive mode than the car, as car parking for 2-3 hours cost 100 NOK (10\$).

Deviation from transit as mode and their opinions

At the same time as good level-of-service (LoS) was the most important factors in featuring transit as "easily and convenient", the lack of accessibility and LoS decrease its convenience. For household1 using PT for their commute would double or triple their commute time compared to biking. One parent used to transit to a friend (in the outskirt) to dine together, but after the new transit system experienced it easier to drive the car. This would remove her possibility of drinking. The same parent mentioned that she appreciated that the bus system had become "more reliant and more frequent. The bus trip had become longer but using the system had also become easier".

Driving

No participant stated enjoyment, exercise, environmental concern, or economy as a reason for driving as mode choice. Two of the three households with driving as primary mode, had stated that "we are open for possibilities of getting rid of the car. It is not a precious object for us". For the families that did not have the private vehicle as their primary mode, the car was mainly used for big weekly grocery shopping, and longer leisure trips to the cabin, friends, family, and skiing resorts.

Saving time (4/7)

Mom2 commutes 21 km using the car, as it is the fastest mode towards work, as well from work to pick-up in kindergarten. Riding active modes would be quite unrealistic due to the great distances of her commute, while transit would at least double the travel time.

With kindergarten as part of the morning commute, dad5 would have to ride the car opposed to transit to make it to work in time. He mentioned that transit could be a viable option in the morning if he would wake up the children earlier, but that was not an option.

Convenience (5/7)

The winter season may offer low temperatures, layers of snow, layers of ice and the occasionally wet squalls; which make the car the most convenient mode for delivering two children and their belongings to kindergarten in dry condition/state according to dad5. He mentions how the trail bike requires more careful packaging and that biking in rainy or snowy conditions require him to bring double outdoor clothing as the children get wet on their way to kindergarten and that they will later need another pair of clothes to stay outdoors later. On Fridays, household5 would bring the children's' ski equipment within the car in case of usage in the weekend. The skis would then be stored in the roof box on top the car until the next Monday. Although Mom1's choice of biking, she mentioned how her workplace only charged 2000 NOK per year for a parking spot (10 NOK \approx 1 USD/EUR), which was stated as 'equal to nothing' followed by "*that leads to almost everyone driving their car to work. There is almost no one that uses transit or bikes, just some few*".

Mom4 commented that even though her (school-aged) children enjoyed riding the transit, they would prefer riding the car, as it did not involve any waiting, and implicitly, neither first-last-mile walking. Also, bringing belongings and clothes of several children home from kindergarten, is made easier when one can just put in in the trunk of the car instead of packing it neatly into the bike bags. This was especially easier when the clothes were wet, according to dad5.

Deviation from driving as primary mode

Driving would only be a viable option when driving outside rush hour, which was not an option as Mom1 preferred to wake up later during the morning and placed her commute right in the morning rush window.

On days with dry weather, household5 would swap their car with a trail bike having their children connected in the back. By switching from driving, they would not go grocery shopping as a part of their commute chain, but rather make an independent grocery trip from home.

Walking

Enjoyment (1/7)

Only one household would frequently commute by foot (amidst weekly car and transit use), where alternately one parent would walk with their 8-year old child to school. Dad described their 20 minutes morning walk as "a really nice trip". When asked about walking route and eventual age limit for unaccompanied trips; the detailed descriptions of their route and the dad's own safety assessment, inexplicitly indicate their walks also having (traffic) educational purpose and the enjoyment of spending time together.

Convenience (5/7)

Only one household walked to kindergarten, which was a 5-minute walk away from home.

Deviation from walking (7/7)

Strollers adds more effort during thick, snowy conditions, which would be deprioritized in favor of biking using a bike trailer for the child. This was further explained by the difference in wheel size, as bigger wheels were preferred.

Views on carsharing and AVs

The future uses of AVs may involve carsharing or ridesharing, and it is therefore interesting to study how families today experience these schemes and how AVs may enhance its attractiveness.

Carsharing and children

The households were asked about their experience with carsharing and their thoughts on the subject. Of the six households, one had experience with carsharing. They were still members of a carsharing scheme and was active users until they got their second child and choice to invest in a private vehicle. With child seats and other personal child-related belongings, cleaning out a rented car required more energy than without children. The dad reflects on the relative high accessibility to the carsharing service, as the cars were not too far away. But it all become less convenient when having to carry two child seats, other belongings as well as watching the two children; he adds that it was doable with two parents present, one at home watching the children and one that load the car. Both parents agreed that *"moving the seats in and out of the cars was not time-consuming, but it required some effort which would be nice to evade"*. This household had a positive experience with carsharing and would like to recommend it to families without children or older children, that do not require constant watch or car seats. Previously while one spouse was on child-leave, if they would like to use a rented car later that day - one parent would have to fetch the car in the morning before going to work, which was quite cumbersome. It is difficult to make the service easier for single parents with multiple children other than allow for longtime renting, but that would mimic owning a private car, which makes carsharing lose its purpose. Dad3 mentioned the idea of renting cars that already had car seats available in the trunk, and that it would reduce the effort of bringing multiple children to the parking lot alone.

When asked about how they used the carsharing service, they were not avid car users in the first place, and only rented a couple of times a month. The cars were used for long distance leisure trips, renovating their home, and visiting friends and families (for trips not feasible by bike and bus). They would not recommend carsharing for those that depend on daily car usage. they reported to not have increased their car usage after switching and estimated to have driven about 5000 km a year, which is pretty low compared to the yearly average in Norway at 11 833 km (Statistics Norway, 2020). A such low number was explained by having biking as their primary mode during weekdays, on weekends they used

transit and for small grocery trips they would walk. They do no longer have big grocery trips after subscribing to food delivery services.

Aside from the family with a carsharing subscription, only one other family had contacted a carsharing company in consideration of joining. When contacted, the company did not want to disclose information on where their carparks were located due to risk of car theft, which left the family feeling unsure of their accessibility of the service. They ended up not signing a subscription but might consider it again in some years.

The thoughts and expectations expressed by the other households on carsharing regard the concern of flexibility and increased effort. Dad1 had not used it privately himself, but had experience riding it with his colleagues for outdoor leisure trips. The thought of using carsharing as a family was expected to be challenging having a child and a dog. Mom1 elaborated the need of having a dog crate and child seat, which would make it cumbersome in moving it in and out of the car after every lease. She also mentions their habit of planning weekend trips in the last minute, *"which makes it more flexible having their own car accessible at all times"*. Dad1 highlight the uncertainty around rules about animals in cars regarding people suffering from allergies, but that this rule probably would limit their selection.

Opinions and expectations to driverless vehicles

The part of the questionnaire covering AVs was quite flexible, where the intention was to get a view on their immediate thoughts on the topic. Five of six families were quite optimistic in the new technology, with one participant identifying herself as a tech-optimist. The common concern among the families regarded the safety of the technology but stated that they would probably embrace the technology if the government would permit it. In general, most participants believed driverless vehicles would be safer on the roads than human drivers. One household associated the scheme of AVs with science-fiction, but agreed it was worth trying if the safety seats were good. One parent liked the idea of better utilizing the potential of vehicles by having them shared by others regarding environmental concern.

To the question "What pops up in mind when I say, 'driverless vehicles'?", one participant showed his support to driverless vehicles by *"great. It could not be launched soon enough"*. His spouse agreed on a future of AVs, but was worried how the news outlets often mentioned the wrongs of the technology which made it challenging to trust the technology. Her partner agreed that the news more often mentioned the accidents that occurred and rarely discussed the hidden numbers of accidents that had been evaded due to "smart" vehicles.

Unaccompanied children and driverless vehicles

Mom4 seemed positive to the notion of sending her school-aged children when saying *"if they are 6 and 8 years old, then it should be fine, why not. I am never a first-mover, but yeah."* When asked about the age limit of letting children ride a driverless vehicle unaccompanied, there was a consensus that they at least had

to be school age, which is 5-6 years old in Norway. Not everyone clarified why that was, but one participant explained that she thought preschoolers and babies might not understand the notion of travelling alone without a human beside them and would feel unsafe – and that visual communications would not be an assuring compensation for the lack of human contact. Also, not mentioned explicitly by any participants to this topic, but through interviews and my own experience, a young child is not able to take care of their immediate needs in case of thirst, hunger, and motion sickness, especially when strapped to a seat. Four households (2, 3, 4, 5) mentioned that the act of delivering and picking up her children at kindergarten involve important dialogue with the kindergarten employees. One parent explicitly stated that she would miss out on this conversation when sending her children unaccompanied.

Ridesharing and shuttle buses

With half of the households, there were discussions addressing the pros and cons of the different scenarios, similar to the ones mentioned in previous AV simulation studies (Martinez, Correia, & Viegas, 2015; COWI & PVT, 2019). The general opinion was to support driverless schemes raising the level of service on public transit, while having driverless taxis was neutral or negatively received. When talking about driverless ridesharing vehicles, mom4 suggested users offering to pay higher rates for shorter waiting times and vice versa. There were no participants that voiced any skepticism to sharing rides with strangers, but rather had a positive or neutral attitude to it. Two participants mentioned how they already had used ridesharing services to the airport and therefore compared this experience with a future of driverless vehicles. Ridesharing to the airport added detour time for each pick-up, which was acceptable due to reduced costs per passenger, according to mom4. The participants were also asked about the opportunity of sharing the vehicle with acquaintances, which was received rather neutrally regarding their commute trips. No comments were made on having children rideshare with strangers, which could indicate that this aspect of ridesharing was overlooked during the interview.

Ethical dilemma

Two households mentioned the well-discussed ethical problem that could arise while riding an AV; that in a certain situation the vehicle would have to choose to hit someone, which depending on the problem could vary by age, number or familiarity. This problem then makes some assumptions; that other road users make mistakes, that children and others may be impulsive, that the vehicle ends up having limited breaking time, and that the vehicles ends up having no other choices than hitting one of the alternatives involving persons. Household 3 mentioned how this problem would vary by cultural context as some countries would value the elderly higher than younger, while other cultures would consider the opposite. Dad6 defined a hypothetical problem where a vehicle was forced to hit two random people or your own child. Any accidents are unwanted, but by involving family members it understandably raises the personal feel to it. In this case dad6 would not want a programmed machine to make the choice for him, both in cases of feeling of out control (dealing with the aftermath) as well as not

taking the chance of his kid getting hurt. A sociologic study on social dilemmas of autonomous vehicles highlight the challenge of utilitarian thinking when oneself is sacrificed for the greater good (Bonneson, Shariff, & Rahwan, 2016).

Mobile application proficiency

As the scenarios of AVs implicitly require the travelers to use their smartphones to order a ride, it is interesting to get an overview of the participants familiarity with apps in daily life. It seemed like many of their essential needs was performed through apps as there were apps for parking, bus tickets, kindergarten information, emails, and such. There was voiced some skepticism by one participant about social media, but he was positive to the notion of introducing digital tools (phone, tablets) for his daughter for the learning experience. He admitted to gradually using more apps and would find himself feeling disappointed when ordering something "the old-fashioned way". On the other hand, one participant admitted to dislike undergoing change of digital systems at work as it is a cumbersome process, but in general thought of apps as useful. Though, she did not wish her children to acquire phones in primary school, which would indicate that in theory she or her spouse would have to order driverless rides on their behalf. Ordering rides appeared to not be a challenge for parents today, and even less of a challenge for the parents of the future. One parent even explicitly stated that "I hardly use apps, but an app for ordering rides – we would probably use that."

Discussion

The goal of this study was to discuss the research question how driverless vehicles may accommodate the needs of Norwegian families with young children, based on insight from the qualitative interviews and the current knowledge on the characteristics of driverless schemes. Previous simulations have indicated ridesharing and shuttle buses to be the only sustainable systems of AVs (Martinez, Correia, & Viegas, 2015; COWI & PVT, 2019; Mourad, Puchinger, & Chu, 2019), and are therefore the hypothetical scenarios in mind when discussing the possible usage by families with young children.

While most parents were optimistic about the usage of AVs, they had not wished to send unaccompanied children under the age of 6 in a driverless vehicle – both concerning the wellbeing of the child and to not miss on the conversation with the kindergarten. The conversation during drop-off and pick-up were considered important opportunities to share and receive information about their children. This study show that 10/12 parents are open to the notion of children riding driverless vehicles from the age of 6, which differ from the findings of previous research where parents show quite a skepticism to the vehicles and unaccompanied children, setting an average minimum age for unaccompanied rides to 16 years (Tremoulet, Thomas Seacrist, Loeb, DiPietro, & Tushak, 2020). For activities or days where parental company is not feasible nor required, using driverless vehicles to shuttle children to school or extracurricular activities could be a good fit, which align with results by Tremoulet et al. (2020). For shorter trips in their spare time where they would use the car, the use of ridesharing services seems

to be a fitting substitution. For trips with medical purposes for children and pets it might be more ideal using carsharing service (no sharing) instead of ridesharing due to the increased comfort of the option, also addressed in a study on shared AVs (Krueger, H. Rashidi, & M. Rose, 2016). This highlights the necessity of adding the option of changing ridesharing rides to plainly carsharing, probably in exchange of higher fares. There might be a hidden demand for trips during influence. It was mentioned how one parent had previously used transit instead of the car due to dinner plans, but when transit service reduced, she had to resort to the car and abstain from drinking. There is also an impression that the parents mostly stay home with their children during their free time, which might indicate a temporary low demand for trips regarding their own hobbies.

9/12 participants explicitly mentioned time saving as a reason for their mode choice. From the interviews, this time saving can somewhat be explained by wanting to spend more time with their children as well as work sufficiently hours. It was also found that time is mostly spent on the activities themselves and not necessarily the travel back and forth, which lead to parents reduce their participation in activities despite short travel times. In this case, ridesharing services cannot help parents in going back to their activity level.

The launch of local shuttle buses could address the challenge of low departure frequencies, with the alternative of ridesharing services offering door-to-door trips. Still, the use of shuttle buses cannot solve all dissatisfactions with transit. Transit trips where origin and destinations have a poor transit connection, even with frequent departures at both places, would not improve by shuttle buses. In this case, ridesharing would be a better match, and a less space-consuming choice than using the private car. Parents commuting by active modes would not contribute to less congestion by switching to driverless vehicles, as walking and cycling initially use minimal road space. Other reasons for active mode users to not swap their modes, are the opportunity of physical activity and the principle of contributing to less vehicles on the road.

Physical activity is a demand a driverless car cannot directly meet unless it could significantly shorten travel time and hence make time for physical activity outside the commute. Though, the time saving is not of sufficient scale to make room for organized activity or visits to fitness centers, as commutes last about 20-40 minutes and an additional activity would take at least 1-2 hours in total including work out, change of clothes, and travel. As this study has shown, saving time is a priority for many parents. This study found time estimation of pick-up in kindergarten to be quite unpredictable regarding the nature of young children. Therefore, ordering a driverless ride can be difficult in terms of timing. It is understandable that parents would want to leave kindergarten as soon as possible when the children are ready – and not wish to wait a couple of minutes or more for a ride. Otherwise, waiting for a driverless vehicle at home for 3-5 minutes was an acceptable waiting time.

4/5 workdays have one spouse drop-off and the other pick-up from kindergarten, they usually have a system for the equipment. This alternate drop-off/pick-up approach is convenient in achieving shorter days in kindergarten without compromising parents' working hours further. The notion of parents using ridesharing for drop-off/pick-up might complicate their structure of travel equipment unless the vehicles allow bringing the equipment on board. If driverless

vehicles would offer car seats for young children, it would make it more convenient for families – which is something they explicitly stated as important for safety reasons.

This indicates parents currently using car as their primary mode to be the most suitable customer of AVs for their commutes.

Limitation of the study and directions for future research

The recruitment process was by self-recruitment, which would naturally filter out some groups of people depending about the study, participant rewards, and the phrasing of the study. The sample group was skewed compared to the population, as many of them were affiliated with academia or the consultant industry, both requiring higher education, which made the sample group somewhat homogenic. Many of the participants gave the impression of being more than averagely interested in their travel opportunities, as a substantial part of the interview went to discussing the benefits and shortcomings of alternate transportation modes. The group had predominantly a bigger share of active mode users and less car users. When it became apparent that car users would gain the most of AVs compared to the other modes of the participants, the study would have benefited from having more car users participating sharing their perspectives on the matter. It could also exist demand among active mode users that would benefit from AVs, although challenging to make any conclusions without offering an immerse experience of the service.

By conducting qualitative interviews, there is a risk for response bias as parents take on demand characteristics consciously or unconsciously simply because they are part of a study – and there is the risk of social desirability bias especially in regard to environmental issues, being tech optimistic and the parenting role as well. Future research could replicate the study on travel pattern with more a more national representative sample group including car drivers, non-academics, and minorities. Another possible expansion of this study includes the use of transport models modelling the AV systems with input from travel surveys and the detailed preferences of parents like the ones found here.

Conclusion

The goal of this study was to discuss the research question how driverless vehicles could or would accommodate the needs of Norwegian families with young children, using results from qualitative interviews and the current knowledge on the characteristics of driverless schemes. The interviews found that this specific sample group of parents seemed to prefer modes with high flexibility in terms of instant accessibility to their mode. Common among parents is the preference of spending most time with children as well as clock in enough hours at work, which means they want the shortest travel time as possible, and if they can save 1-2 hours of workout that week by commuting by bike (less than 6 km), then they might to that.

For parents accompanying children, they were open to the idea of using driverless AVs for short car trips, as long the vehicles offer high quality child seats and space for strollers. Though for urgent purposes, heavy load baggage, and long outdoor trips, carsharing would be a better option (by not sharing ride).

Unaccompanied children would have to be at least 6 y/o to ride a shared or unshared vehicle according to their parents. Parents that prioritize physical workout during commute or happen to have very short commute distances (1-3 km) would not choose ridesharing services as their primary mode. These findings support a future scenario implementing AVs into society without expecting all travelers to make a mode change to AVs. The fact that there are many reasons to keep using active modes and the current transit system, is an argument against the dystopian outlook of a society congested with driverless cars.

Bibliography

- Bonnefon, J.-F., Shariff, A., & Rahwan, I. (2016, June 24). The social dilemma of autonomous vehicles. *Science*, 352(6293), ss. 1573-1576. doi:10.1126/science.aaf2654
- COWI & PVT. (2019). *The Oslo study - how autonomous cars may change transport in cities*. Oslo: Ruter.
- Engebretsen, Ø., & Christiansen, P. (2011). *Urban structure and travel behaviour*. Oslo: Institute of Transport Economics Norwegian Centre of Transport Research.
- Fagnant, D., & Kockelman, K. (2015, January). Preparing a nation for autonomous vehicles: opportunities, barriers and policy recommendations for capitalizing on self-driven vehicles. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 77, ss. 167-181. doi:DOI: 10.1016/j.tra.2015.04.003
- Gundersen, F., & Hjorthol, R. (2015). *Residential areas and car usage - areas for sustainable commutes (1458/2015)*. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Harb, M., Yu, X., Circella, G., Mokhtarian, P., & Walker, J. (2018). *Projecting travelers into a world of self-driving vehicles: estimating travel behavior implications via a naturalistic experiment*. Transportation.
- Harper, C., Hendrickson, C., Mangones, S., & Samaras, C. (2016). Estimating potential increases in travel with autonomous vehicles for the non-driving, elderly and people with travel-restrictive medical conditions. *Transport. Res. Part C: Emerg. Technol.*, 72, 1-9 <https://doi.org/10.1016/j.trc.2016.09.003>.
- Hjorthol, R. (2012). *Travel behaviour over a 25-year period – trends and drivers*. Oslo: Institute of Transport Economics .
- Hjorthol, R., Engebretsen, Ø., & T., U. (2014). *Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14 : nøkkelrapport (National travel survey)*. Oslo: Transportøkonomisk institutt (Norway).
- König, & Neumayr. (2016, October 4). Users' resistance towards radical innovations: The case of the self-driving car. *Transport research Part F*, 44, ss. 42-52. doi:<https://doi.org/10.1016/j.trf.2016.10.013>
- Krueger, R., H. Rashidi, T., & M. Rose, J. (2016, August). Preferences for shared autonomous vehicles. *Transportation Research Part C: Emerging Technologies*, 69, ss. 343-355. doi:<https://doi.org/10.1016/j.trc.2016.06.015>
- Lavieri, P., Garikapati, V., Bhat, C., Pendyala, R., Astroza, S., & Dias, F. (2017). Modeling individual preferences for ownership and sharing of autonomous

- vehicle technologies. *Transport. Res. Record: J. Transport. Res. Board*, 1-10, <https://doi.org/10.3141/2665-01>.
- Lee, Y.-C., & Mirman, J. H. (2018). Parents' perspectives on using autonomous vehicles to enhance children's mobility. *Transportation Research Part C: Emerging Technology*, 96, 415-431 DOI: 10.1016/j.trc.2018.10.001.
- Martinez, L. M., Correia, G. H., & Viegas, J. M. (2015). An agent-based simulation model to assess the impacts of introducing a shared-taxi system: an application to Lisbon (Portugal). *Journal of Advanced Transportation*, 49(3), 475-495 DOI: 10.1002/atr.1283.
- Mourad, A., Puchinger, J., & Chu, C. (2019). *Owning or sharing autonomous vehicles: comparing different ownership and usage scenarios*. European Transport Research Review.
- Statistics Norway. (2019, November 4). *Population and land area in urban settlements*. Hentet fra Statistics Norway: <https://www.ssb.no/en/befolkning/statistikker/befsett/aar>
- Statistics Norway. (2020, March 24). *Kjørelengder (distance driven)*. Hentet fra Statistics Norway: <https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/statistikker/klreg>
- Tremoulet, P. D., Thomas Seacrist, C. W., Loeb, H., DiPietro, A., & Tushak, S. (2020, March). Transporting Children in Autonomous Vehicles: An Exploratory Study. *Human factors (and Advanced Vehicle Automation)*, 62(2), 278-287 DOI: 10.1177/0018720819853993.
- Wenzinger, K. M. (2017). *Examining transit accessibility for families with young children in San Francisco*. San Francisco: San Francisco State University.

Del 2: Prosesrapport

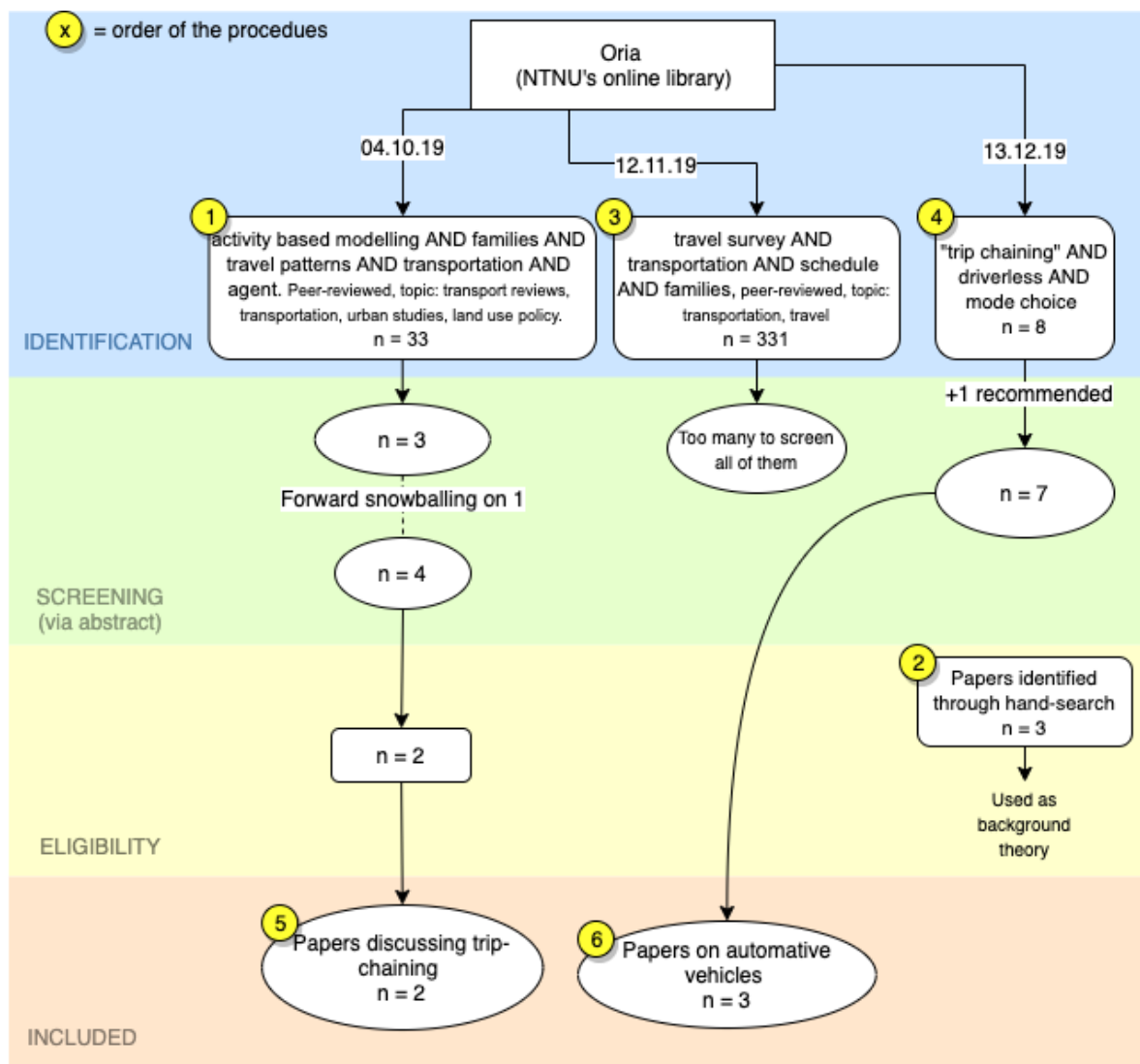
Innledning

Denne prosessrapporten omhandler bakenforliggende valg og refleksjoner knyttet til metoden i studien som ikke er nevnt i artikkelen. Det første kapittelet i denne rapporten tar for seg prosjektoppgaven utarbeidet høsten 2019 som har fungert som forberedende arbeider til studien utført våren 2020. Selve masterarbeidet er nevnt i andre kapittel med refleksjoner rundt valg av metode samt nye litteratursøk grunnet endringer i problemstilling valgt i prosjektoppgaven.

1 Prosjektoppgave, state-of-the-art

Prosjektoppgaven ble utarbeidet høsten 2019 i emnet TBA4542 Transport, fordypningsprosjekt ved NTNU i Trondheim, og hadde med hensikt å utføre en litteraturstudie på tema tilknyttet forskningsspørsmålet samt utforme en forskningsplan i forsøk på å svare på dette spørsmålet. Forskningsspørsmålet var opprinnelig «*Hvordan kan selvkjørende kjøretøy være til nytte i reisekjeder?*», men at selve masteroppgaven er basert på en annen versjon av dette spørsmålet. Litteraturstudien har vært en iterativ prosess i den grad at forskningsspørsmålet også har endret seg med litteratursøket ettersom man får mer oversikt på tema, se figur 1 for oversikt over database og stikkord ved søk. Prosjektoppgaven kan defineres som å bestå av to distinktive litteratursøk om hvert sitt tema; det ene om familiers reisekjeder, og det andre om studier på bruk av selvkjørende kjøretøy. Førstnevnte tema er det masteroppgaven har endret seg fra, hvor den heller handler om reisehverdagens karakteristikk knyttet til det å være småbarnsforelder, og ikke kun sette søkelys på reisekjeder; noe som generelt kan gjelde flere grupper i samfunnet og ikke bare barnefamilier.

Litteraturstudien er ikke gjengitt i sin helhet her, men det kan kort nevnes at funn fra en amerikansk reisevaneundersøkelse indikerte en tendens for lengre reisekjeder med de yngste barna og deretter reduksjon av reisekjedelengde etter hvert som barna blir eldre (McGuckin & Murakami, 1999). En annen studie viser til tendensen for flere utførte reisekjeder for foreldre (uten detaljer om lengde), og aller sterkest tendens for foreldre med barn i skolealder, som med andre ord er gamle nok til å ha fritidsaktiviteter og delta på egne sosiale sammenkomster (Strathman, Dueker, & Davis, 1994). Stratheman et al. (1994) bekreftet den sterkere tendensen til å utføre reisekjeder for familier med barn fremfor en husholdning med like mange voksne beboere, noe som belyser avhengighetene mellom barn og foreldre. Samme tendens vises i tallene fra Norges nasjonale reisevaneundersøkelse (RVU) med at aleneforeldre og foreldre i par utfører henholdsvis gjennomsnittlig 3,59 og 3,63 reiser per dag sammenlignet med hele populasjonens gjennomsnitt på 3,26 (Hjorthol, Engebretsen, & T., 2014). RVU viser til hvordan husholdninger med barn bidrar mest til følge- og omsorgsreiser, noe som kan forklare det høyere gjennomsnittet i reiser.



Figur 1: Visualisering av litteratursøk gjort i forbindelse med prosjektoppgaven.

Til tross for at barnefamilier utgjør en gruppe med sterk tendens for reisekjeder (Strathman, Dueker, & Davis, 1994), så ble det endrede forskningsspørsmålet mer presist og riktig ved å heller adressere barnefamilier direkte; «*Hvordan selvkjørende kjøretøy kan være nyttig for småbarnsfamilier – en kvalitativ studie*» (engelsk: How driverless vehicles may accommodate the needs of Norwegian families with young children – a qualitative study)

For bruk av selvkjørende kjøretøy viste flere studier med ulik metode at privat bruk av selvkjørende kjøretøy eller taxiordninger uten samkjøring (engelsk: ridesharing) trolig ville øke trafikkaktiviteten i veinettet, og dermed lede til mer kø enn dagens trafikksituasjon (Martinez, Correia, & Viegas, 2015; Mourad, Puchinger, & Chu, 2019; COWI & PVT, 2019). Eneste løsning som ikke øker trafikk, som hittil er forsket på (og som hittil er oppdaget i litteratursøket), er taxiordninger med samkjøring. Begge taxiordninger, samkjøring og bildeling, kan bidra å møte daglige reisebehov med færre biler ved å øke bruksgraden per bil. Derimot, er det kun samkjøring som vil minke antall kjørte kilometer totalt med 14-31 % for alle reisende i et hypotetisk scenario hvor alle privateide biler byttes ut med en flåte med selvkjørende taxier (Martinez, Correia, & Viegas, 2015; Mourad, Puchinger, & Chu, 2019; COWI & PVT, 2019). Disse funnene passer også

med funn fra en naturalistisk studie utført over 3 uker i USA, hvor 11 husholdninger fikk prøve en uke med sjåfør for å simulere bruken av en selvkjørende bil (Harb, Yu, Circella, Mokhtarian, & Walker, 2018). Fleste husholdninger hadde en økning i kjørte kilometer, men det hadde også kilometer gange. Økningen i kjørte kilometer er grunnet retur reiser, ofte uten passasjer, og det skjulte behovet for lange reiser blant de eldre deltakerne. Den økte gåingen kan være en tilfeldig økning den gjeldende uken, men kan også starte spekulasjoner om det å unngå og vende tilbake for å hente reisemiddelet åpner opp for friheten til å gå mer; noe som kunne vært interessant å forske mer på i fremtiden. Forfatterne nevner en svakhet ved studien at én uke med sjåfør ikke er lenge nok til å faktisk vende deltakerne til den nye «bilen», slik at underbruk (f.eks. flauhet ved å sende sjåfør kun med skittentøy) eller overbruk ved at deltakerne føler tjenesten bør utnyttes mens de kan.

Videre litteratursøk ble gjort underveis med masterskrivingen ettersom forskningsspørsmålet tok en annen vending fra opprinnelig problemstilling i prosjektoppgaven. Se neste kapittel for funn fra litteratursøket.

1.1 Endringer gjort fra planlagt metode i prosjektoppgave

I prosjektoppgaven ble det utarbeidet en forskningsplan som inkluderte to deler: kvalitative intervju (i tillegg til online-undersøkelser), etterfulgt av samtaler med et ekspertpanel (Delphi-metode) på autonome kjøretøy og innsamlet data på foreldres reisevaner. Av det som ble planlagt var det kun kvalitative intervju som ble tatt med videre i faktisk utførelse for masterprosjektet. En nettbasert undersøkelse ville ikke vært optimalt for en eksplorativ studie ettersom en del av spørsmålene som bestemmes på forhånd lett ville vært basert på det som allerede er kjent; og det ble fryktet at åpne-spørsmål som kanskje kunne fungere samle ukjent informasjon, ikke ville få frem den rette sinnsstemningen og dermed stå ubesvart. Se underkapittel 3.2 for mer detaljert forklaring på valg av metode i masteroppgaven.

Ideen om delphi-metoden dukket opp etter å ha lest CONCEPT-rapporten om fremsynsmetoder (Sager, 2017). Det var tiltenkt å ha med eksperter fra ulike felt som bidrag til diskusjonen av forskningsspørsmålet, noe som ville heve resultatets virkning enn om kun én person hadde diskutert, altså forfatteren av masteroppgaven, meg. Problemet med å gjennomføre delphi-metoden var grunnet knapphet med tid, ettersom diskusjonen var planlagt å være basert på resultater fra de kvalitative intervjuene samt at diskusjonen skal foregå i flere omganger (gjerne 2-3 ganger) som skal resultere i en konvergens/enighet til slutt.

2 Artikkelen, masteroppgaven

I starten av masterprosjektet ble en masteravtale signert for å markere en start og slutt på arbeidet.

Forskningsspørsmålene som ble stilt i masteroppgaven:

- Hvordan reiser småbarnsfamilier i hverdagen?
- Hva er deres begrunnelse bak transportvalget?

- Hva tenker de om bruken av selvkjørende kjøretøy for daglige reiser, rent praktisk?
- Sluttspørsmål: basert på deres reisevaner og mulighetene til selvkjørende kjøretøy – hvordan kan deres behov bli møtt av samkjørende biler eller skyttelbuss?

For å svare på forskningsspørsmålene ble det gjennomført seks individuelle kvalitative intervju med småbarnsfamilier.

2.1 Litteratursøk for masteroppgaven

Den ene delen av litteratursøket i prosjektoppgaven omhandlet reisekjeder, hvor en begrenset del av teorien var analyser av reisevaneundersøkelser, mens resten var i sammenheng med logit reisemodeller. Med et søkelys på reisekjeder hadde det vært mer hensiktsmessig å ha et deskriptivt standpunkt, for å gjennomføre en modelleringsstudie med datainput fra innsamlet reisedata (enten kvantitativt eller kvalitativt) samt med simulasjoner av selvkjørende kjøretøy. Forskningsspørsmålet ble dermed endret til å handle om småbarnsforeldres reisevaner i masteroppgaven.

Til tross for endringer i forskningsspørsmål og metode, ble det gjennomført en eksplorativ studie som ut ifra egen kjentskap fyller et forsknings-gap, og som kan gi grobunn til mer forskning på samme eller lignende tema. For det spesifikke tema om foreldre og selvkjørende biler, så har det blitt gjort forskning på foreldres meninger om hypotetiske reiser med barna eller sende barna alene i selvkjørende biler. Derimot er det lite forskning på foreldres faktiske behov for selvkjørende kjøretøy uavhengig om deres gjeldende meninger om teknologien. Derfor kan masteroppgaven sette lys på tema fra en ny vinkel ved å forsøke å unngå status-quo skjevhet (engelsk: bias) som en del studier på autonome kjøretøy har nevnt risikoen for (König & Neumayr, 2016; Krueger, H. Rashidi, & M. Rose, 2016); noe som vil si at man har en økt preferanse til nåtiden (det kjente).

Studier som undersøker foreldres syn på og forventninger til selvkjørende teknologi konkludere med at det er del skeptisisme mot både teknologien til kjøretøyet, trygghet og oppførsel til egne barn uten oppsyn, og ved en krisehåndtering uten en forelder tilstede (Tremoulet, Thomas Seacrist, Loeb, DiPietro, & Tushak, 2020; Lee & Mirman, 2018). Derimot er de mer positive til teknologien om de får reist med barna sine, hvor muligheten til å tilbringe tid sammen og slappe av er trukket frem som de mest populære fordelene. Den tiden som man får til overs ved å ikke kjøre er mest nyttiggjort i bilen med barna enn å sende dem alene. Dette kan forklares med at flere foreldre kjente på en uro ved tanken om å la barna være alene, og dermed ikke fikk brukt tiden sin effektivt mens barna «kjørte» (Lee & Mirman, 2018). En populær fordel blant foreldrene ved å sende barna alene ifølge studien av Lee & Mirman (2018) var ved stunder hvor foreldrene var slitne eller syke.

Felles for masteroppgaven og andre studier på selvkjørende biler er risikoen for hypotetisk skjevhet (engelsk: hypothetical bias), som vil si at deltakers estimering av noe hypotetisk (intet eksisterende) kan avvike fra faktiske forhold. Ved å fokusere på foreldres faktiske gjøremål og deres eksisterende reisepreferanser har jeg i masterprosjektet forsøkt å kartlegge deres behov for selvkjørende kjøretøy, og ikke deres meninger om det. Selv om masterprosjektet

har som mål å unngå hypotetisk og status-quo skjevhet, er det inkludert noen spørsmål som likevel omhandler foreldres meninger og bekjentskap til tema. Dette er for å introdusere tema og eventuelt få noen direkte utsagn på mulig bruk av selvkjørende kjøretøy, som et tillegg til egen diskusjon senere i masterprosjektet.

2.2 Metode

I prosessen av å lage en forskningsplan (del av prosjektoppgave), ble det reflektert over nødvendigheten av å utføre intervjuer som datainnsamlingsmetode. Om det fantes enklere måter å besvare forskningsspørsmålet på, så ville det vært foretrukket.

Forskningsspørsmålet er av eksplorativ art hvor kvalitativt intervju som metode var passelig grunnet viktigheten i å observere deltakernes subjektive syn i deres reisehverdag. Om nettbaserte undersøkelser hadde blitt valgt som metode til å samle inn data, så hadde det muligens krevet en åpen struktur som fort kan bli ekspansiv og krevende å gjennomføre for deltakerne. Det ble tenkt at et fysisk intervju bedre kunne få frem de ukjente karakteristikene av barnefamilier hvor eventuelt ny informasjon blir delt med minst mulig betenkingstid og andre barrierer. Andre fordeler med fysiske intervjuer er sjansen å kunne gi støttende reaksjoner underveis for å oppfordre til mer utbroderende svar. Ved at begge parter kan kommunisere i sanntid, gjør det mulig for intervjuer (men også deltaker) å stille følgespørsmål eller oppklarende spørsmål ved uklarheter. Deltakerne valgte selv hvor de ville gjennomføre intervjuene, hvor 4/6 husholdninger valgte å ha det hjemme, mens de to andre hadde det i pausen på jobb.

Intervjuet hadde en halv-fast struktur som betyr at et visst rammeverk av temaer og spørsmål var fastsatt på forhånd, men at det ble gitt rom for at andre interessante spørsmål og temaer kunne dukke opp underveis mens intervjuene pågikk. En åpen struktur passer studiens eksplorative art og hadde som formål å få respondentene til å best mulig fortelle om sine erfaringer på deres egne betingelser. Derfor er også mange av spørsmålene åpne, og det ble forsøkt å unngå ledende spørsmål som kunne ha en moralsk klang. Det ble planlagt å helst bruke «hvordan»-spørsmål fremfor «hvorfor» ettersom det kunne virke litt fordømmende (Kvale & Brinkmann, 2018); derimot under selve intervjuene var det sannsynlig at «reglene» ikke ble fulgt. Alle intervjuene ble tatt opp via applikasjon for lydopptak på personlig mobiltelefon.

Som med alle valg av metode følger det med visse muligheter og begrensninger. Etter det første intervjuet dukket det opp et dilemma mellom det å følge den kronologiske rekkefølgen i intervjuguiden eller å la deltakeren snakke fritt som dermed kunne endre rekkefølgen på spørsmålene. Fordelen med å la deltakerne naturlig styre rekkefølgen er at man kan spille på deres spor av tanker som kan lede dem til poenger de ellers ikke ville nevnt. Derimot er ulempen at deltakerne kan bli betinget på ulikt vis, ettersom svar på etterfølgende spørsmål muligens er farget av tidligere stilte spørsmål (engelsk: question order bias); noe som gjør denne innsamlingsmetoden mindre konsistent. Det ble gjort et valg at bytting av rekkefølge kunne tolereres, ettersom studien hadde en liten prøvegruppe, hvor ingen statistiske analyser skulle gjennomføres, hvor eksakt metode er foretrukket.

For å få oversikt over intervjuguiden under intervjuene, ble det medbrakt et printet A3 ark med spørsmålene; dette skulle gjøre det lettere å velge det neste tema mens jeg både lyttet og noterte. I løpet av de første intervjuene, om en deltaker tok en uforutsett vending på et irrelevant tema fikk de fortsette videre den retningen det gikk, mens i de siste intervjuene ble retningen rejustert tilbake til intervjuguiden. Det viste deg enklere å bruke relevant innhold fra intervjuene ved å følge intervjuguiden tettere.

Intervjuguiden inneholdt spørsmål av ulike tema:

1. Reisevaner. Reiser gjort i løpet av en gjennomsnittlig uke, og bruk av transportmiddel.
2. Rutevalg
3. Grunner til transportmiddelvalg
4. Tidligere reisemiddelbruk
5. Utfordringer og erfaringer med å reise med barn
6. Meninger og tanker om selvkjørende kjøretøy i deres hverdag

Merk at temaene rutevalg og tidligere reisemiddelbruk ikke har blitt gjengitt i like stor grad i artikkelen i resultatdelen grunnet mindre relevans.

Av annen informasjon som ble undersøkt på forhånd:

1. Antall veier inn mot barnehagen samt helning på veiene.
2. Antall busstopp i nærhet av hjem samt frekvens på bussene.

For å rekruttere deltakere var det planlagt å fysisk møte opp i barnehagene og introdusere prosjektet til daglig leder, for så å spørre om muligheten til å henge opp selvdesigna A3 rekrutteringsplakater medfølgende konvolutter med mer informasjon interesserte foreldre kunne ta med seg.

2.2.1 Refleksjon på metode

Rekrutteringsmetoden endret seg fra første dag med besøk, ettersom en daglig leder anbefalte å sende epost om prosjektet i stedet for å møtes i barnehagen med engang. Eposter ble sendt til åtte barnehager rundt om i Trondheim hvor det ytterligere kom bidrag om hvordan de kunne få prosjektet til å nå foreldrene. Noen tilbød å videresende eposten til foreldrene, og noen tilbydde i tillegg muligheten å legge igjen en konvolutt i hvert av barnas hyller. Sistnevnte ville trolig vært den mest effektive metoden (spesielt i kombinasjon med epost), siden kun epost raskt kan «drukne i innboksen» ifølge barnehageansattes og deltakernes erfaring. På grunn av nye måter å kontakte foreldrene på, måtte informasjonsskrivet skrives om; ettersom informasjonsskrivet var blitt detaljformulert til den spesifikke situasjonen at forelderens skulle plukke opp konvolutten av ren interesse. Dermed hadde det blitt en del ytterligere forsinkelser og sløseri av papir om en skulle printe konvoluttinnholdet på nytt. Det ble avgjort at informasjon per epost var den mest hensiktsmessige rekrutteringsmetoden, hvor de ble sendt ut til seks barnehager i perioden 11.-13. februar.

Spørsmål oppsettet (intervjuguiden) var blitt sett gjennom av veileder som en enkel kvalitetssjekk, men det ble ikke gjennomført en klassisk pilotstudie med oppsettet. Dette kan delvis forklares med at det ikke var ønskelig å bruke det begrensede utvalget av deltakere for å utføre en pilotstudie. Spørsmålene ble prøvd ut på en romkamerat, hvor hen i beste evne svarte på spørsmålene til tross for å ikke være en småbarnsforelder selv. Gjennomførelsen av intervjuene fungerte også som en pilotstudie, hvor erfaring fra hvert gjennomførte intervju ble brukt til å justere på oppsettet til neste intervju.

Valg av tema og intervjuobjekt hadde sine fordeler og ulemper i form av skjevhet (engelsk: bias) med tanke på eget bekjentskap til tema (Mehra, 2002). Kunnskapsnivået om barnefamilier var lavt, noe kan gi fordelene av å minske sjansen av å forbigå informasjon som ellers kunne ses på som en selvfølge. Ulempen er at man som intervjuer kan stille uforberedt til tema uten å vite det, men først innse det senere etter et par intervju når man har fått mer innsyn på tema.

En morsom erfaring; under et intervju var det merkbart at en deltager tittet ned på notatene ofte [intervjuer sine]. Der og da, ble det ikke reflektert så mye over annet enn å forsikre at deltakerne følte seg komfortable med å fortelle hva enn de hadde på hjertet. I ettertid har gjennomgang av notatene fra det spesifikke intervjuet vist å inneholde mye småkommentarer og smilefjes; som mistenkes å være et resultat av å notere 'noe' mens deltakeren har pratet for å vise viktigheten av det som blir sagt, og dermed forsøke å få deltakeren til å fortsette og prate.

For hvert intervju ble det fortalt at intervjueren selv hadde en bil «til tross for å være student». Å fortelle at en selv hadde bil var for å gi inntrykk av å også bruke bil, noe en selv kjente var viktig å få frem med tanke på type deltakere som deltok. Flesteparten av de som hadde vist interesse syklet, gikk eller brukte buss, som kunne indikere at informasjon om studien hadde gitt inntrykk å handle om miljøvennlig reising. I ettertid er blitt mer tydelig at det hadde vært bedre å utelate unødvendig forklaring av studiens hensikt, for å rekruttere flere bilister. Fleste av deltakerne hadde også en tilknytning til det akademiske miljø, noe som gjør utvalget av deltakere mindre representativt i forhold til befolkningen. Informasjonsskrivet oppfordret deltakerne å notere ned turene sine i løpet av ei uke, men det var de færreste som gjorde det – med kun en deltaker som hadde notert en reisedag. I ettertid hadde det vært enklere å kun be om å notere turer (før intervju), og heller spørre om detaljene ved turene under intervju.

En del tidligere meningsundersøkelser på selvkjørende kjøretøy, inkluderer ikke noen forklaring eller introduksjon om tema for deltakerne, slik at de da kun svarer basert på egen forkunnskap. I motsetning til disse studiene så har foreldrene i denne studien fått individuell, tilpasset introduksjon om selvkjørende teknologi og hvilke scenario som skal diskuteres. Dette gjør at studien kun kan sammenlignes med lignende studier med forbehold. Med intervju som metode, så kan det også oppstå tendensen for respons skjevhet, hvor deltakerne gir svar der og da som kun gjelder intervjusettingen. Respons skjevheten kan være av flere typer samtidig, men spesielt relevant med 'behov karakteristikk' og 'sosial korrekthet'. Førstnevnte er noe som rammer deltakerne når de deltar i en studie/eksperiment hvor de forsøker å finne ut hva hensikten er med studien og dermed inntar en type oppførsel/holdning som de tror kan passe inn i den eksperimentelle settingen (Orne, 1962). Sosial korrekthet er en skjevhet i datainnsamlingen når deltakerne

svarer på en måte som de tror er det intervjueren ønsker å høre eller at det samsvarer med sosiale normer (Nederhof, 1985).

2.3 Norsk senter for forskningsdata (NSD)

Før utførelse av forskning og annen behandling av persondata, skal prosjektansvarlig melde inn prosjektet til Norsk senter for forskningsdata (NSD) for å få veiledning slik at behandling av personopplysninger følger krav i personlovgivningen.

Personlig data som ble tatt hensyn til i dette prosjektet var kontaktinfo, bosted, navn og alder på familiemedlemmer, arbeidssted og barnehage/skole. NSD tilbød en mal på hvordan man kunne utforme et informasjonsskriv som oversiktlig beskrev prosjektet samt informerte deltakerne om deres rettigheter. For å delta skrev deltakerne under på informasjonsskrivet om å gi tillatelse til å bruke deres kontaktinformasjon og behandle opptak av intervjuet. All primærdata er planlagt og lovlig pålagt å slettes innen august 2020.

For å sikre godkjennelse fra NSD i god tid før oppstart av datainnsamling, ble prosjektet meldt inn i desember 2019. På det tidspunktet var det meste i orden utenom valg av plattform for den nettbaserte undersøkelsen. Det var en del uklarheter om hvem som skulle godkjenne valg av nettplattform mellom NSD og instituttet, men det utgjorde ikke noe videre hindring ettersom prosjektet ikke lenger planla å gjennomføre spørreundersøkelser på nett.

Informasjonsskrivet og intervjuguiden som ble meldt inn og godkjent finnes vedlagt som vedlegg 1.

2.4 Analyse av resultater

Intervjuene ble tatt opp via applikasjon på personlig mobiltelefon, for å deretter bli transkribert, se vedlegg 3 for transkripsjon. Intervjuene varte i cirka 1-2 timer, typisk en time per forelder til stedet. Transkribering gjaldt verbal kommunikasjon, og har dermed ikke inkludert ikke-verbal kommunikasjon.

I behandlingen av informasjon fra intervjuene har reisvanedata blitt kvantifisert ut fra intervjuene hvor foreldres detaljer om ulike ordninger mellom dem er blitt tolket, plassert i tabell og talt opp, se vedlegg 0. Den kvalitative informasjon er til beste evne blitt gjennomgått for så å bestemme kategorier å plassere dem i, spesielt viktig i kategorisering av grunner til transportmiddelvalg. Noen av kategoriene er basert på Wenzinger (2017) sin masteroppgave på foreldres erfaringer med offentlig transport i San Francisco.

Det har blitt sendt ut epost i etterkant til de deltakere hvor det var behov for supplerende informasjon, typisk i tilknytning til handelsturer. I ettertid har det vist seg at et intervju om reisevaner basert på en kronologisk gjenfortelling om dagens ærend sjelden får med turer som ikke er obligatoriske. Deltakerne gjenfortalte oftest de turene som innebar å reise til jobb, levere og hente barn, aktiviteter i løpet av arbeidsuka og hjemturen hjem, mens flere (ubevisst) unnlot å nevne butikkhandel, vennebesøk og aktiviteter i helgene om man ikke direkte spurte om det.

Erfaringer fra denne studien viser en tendens for en mer fullstendig reisevaneoversikt ved å ha en mer aktivitetsorientert intervjustruktur. Ved å heller spørre direkte om tidspunktet til en liste med aktiviteter, ville det økt sjansen for

å få en mer fullstendig reiseoversikt. Aktivitetsorienterte spørsmål ble stilt i epost i etterkant for supplerende informasjon.

3 Mer diskusjon av resultat

De aggregerte resultatene er vist i artikkelen, mens denne prosessrapporten kommer til å fokusere på resultater utelat i artikkelen.

Tabell 1: Oversikt over deltagende husholdninger. M eller D i parentes indikerer at forelderen ikke var til stedet under intervjuet.

Husholdning	Mor/far (dad)	Alder	#barn	Alder på barn	Hovedtransportmiddel (vinter)
1	M/D	33/39	1	15 mnd	Sykkel
2	M/D	39/42	2	15 mnd, 4 år	Bil (M) /sykkel (D)
3	M/D	31/34	2	15 mnd, 3.5 år	Sykkel
4	M/(D)	37/41	4	8, 6, 2x(1 år)	Buss (M)/bil (D)
5	(M)/D	38/40	3	8, 5, 3 år	Bil, buss, gå
6	(M)/D	45/42	1	5 år	Buss (M)/sykkel (D)

Analyse av reisevaner viser et gjennomsnitt på 3,95 turer per dag som er høyere enn lands gjennomsnittet til foreldre på 3,63. Grunnet et begrenset antall deltakere, blir gjennomsnittet sterkt påvirket av hver deltaker, spesielt med ekstreme verdier. Blant de registrerte turene er det også inkludert småturer hjemom fra barnehagen før jobb, noe som bidrar til et høyt gjennomsnitt av turer. Likevel er det interessant å se an hvor disse familiene reiser sammenlignet med landsbasis og andre Trondhjemmere, noe som gjør det verdt å dykke inn i tallene.

Tabell 2: Gjennomsnittlig turer per dag for hver deltaker.

Husholdning	Hverdag			Helg		
	Begge	Mor	Far	Begge	Mor	Far
1	3.4	3.2	3.6	2.25	2.5	2
2	3.9	3.4	4.4	2.25	2.25	2.25
3	3.8	3.8	3.8	1.25	1.5	1
4	5	5.4	4.6	1.5	2	1
5	4.5	5.2	3.8	1.5	1.5	1.5
6	3.1	3.4	2.8	2	2	2
Gjennomsnitt	3.95	4.07	3.83	1.79	1.96	1.63

Mellom mødre og fedre er det nokså likt i andeler jobb- og følgereiser, se tabell 2 og 3. For begge foreldre pleier følgereiser å utgjøre den største andelen av reiser med ca. 50 %. Tabell 2 viser største andel av følgereiser for husholdning 4 og 5, hvor de begge har til felles at har mer enn to barn til sammen, hvor minst ett av dem går på skolen. Det vil si at familie 4 og 5 har en ekstra destinasjon å forholde seg til.

Tabell 3: Fordeling av reisetypen for hver deltaker.

	Husholdning 1		Husholdning 2		Husholdning 3		Husholdning 4		Husholdning 5		Husholdning 6	
HVERDAG	Mom1	Dad1	Mom2	Dad2	Mom3	Dad3	Mom4	Dad4	Mom5	Dad5	Mom6	Dad6
Jobb	56%	50%	35%	45%	42%	37%	19%	22%	35%	42%	41%	50%
Følgereiser	31%	28%	53%	45%	37%	42%	74%	70%	58%	47%	59%	36%
Handel	13%	11%	12%	9%	21%	21%	7%	9%	8%	11%	0%	14%
Fritid (ikke følgereise)	0%	11%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%

Tabell 4: Gjennomsnittlig fordeling av reisetypen for mødre og fedre.

Gjennomsnittlig andel reisetypen (hverdag)	Begge	Mom	Dad
Følgereiser	50%	54%	46%
Jobb	38%	36%	40%
Handel	11%	10%	12%
Fritidsreiser	1%	0%	2%

I tillegg til informasjon som bidro direkte til svar på forskningsspørsmålet var 25 % av svarene kommentarer på byplanlegging og busstilbudet, hvor minst halvparten av det er blitt transkribert. Kriteriet for å inkludere det som en del av transkriberingen er om deltakerne gir inntrykk av at disse spesifikke observasjonene/erfaringene har påvirket deres reisemåte. Indirekte så kan mengden materiale på byplanlegging muligens indikere typen deltakere som har ønsket å delta; altså en gruppe som engasjerer seg i reisemulighetene sine. Fra intervjuene hadde halvparten av familiene forslag til forbedring av bussruter. Fellesnevneren var at de var syklistene, noe som kan antyde en sammenheng eller bare en ren tilfeldighet. Annet som ble kommentert var transportplanleggingen rundt Sirkus Shopping og gjennomfart trafikk i Midtbyen hvor de mente volumet av trafikk gjorde det ukomfortabelt å ferdes der.

Det ble nevnt ulike parkeringsordninger på jobb, hvor det ofte var betaling for parkering på arbeidsplasser innenfor Trondheimsområdet fra Sluppen til Brattøra. Ikke alle deltakere diskuterte temaet med parkeringsavgift, men halvparten av de som nevnte betalt parkering ga inntrykk av at avgiften var såpass lav at den ikke hadde noen effekt på bilvalget. En deltaker nevnte at bilvalget ikke ble utfordret om bilen var elektrisk, ettersom man slipper bompenger. Halvparten av deltakerne nevnte det var betaling av parkering på arbeidsplassen, men ingen uthevet det som grunn til å ikke bruke bil. Sammenhengen støttes av en studie av Gundersen og Hjorthol (2015) som viser at det er 99,9% signifikans for at gratis parkering fører til økt bilkjøring til jobb i sammenligning med betalt parkering. Det er også vist 99,9% signifikans for redusert jobbreiser med bil når husholdningen har én bil fremfor flere (Gundersen & Hjorthol, 2015). Derimot er det ikke funnet noen studier som viser sammenhengen mellom ulike priser og bilbruk på arbeidsplass, noe som kunne være interessant å vite mer om.

I løpet av ukene med intervju ble det tydeligere at mange av deltakerne hadde tilknytning til akademia eller konsulentbransjen. Basert på data fra RVU 13/14 er det ikke funnet noen signifikant sammenheng mellom akademikergruppen og bruk

av bil i Trondheim (Gundersen & Hjorthol, 2015). Men det kan derimot være annerledes for sammenhengen mellom akademikere og sykkelbruk.

Det syvende intervju var planlagt samme dag regjeringen satte i gang kollektive smittetiltak mot COVID-19 den 12. mars. Det kunne vurderes å ta intervjuet på telefon, men det ville vært nødt til å kortes ned en del ettersom intervjuene pleide å vare 1-2 timer. Omtrent en uke inn fra 12.mars, ble det kommentert under en post på i en større Facebook-gruppe om ønske om å rekruttere flere småbarnsforeldre, hvor bilister var ønsket. Det ble derimot ingen flere intervjuer enn de seks i utgangspunktet. Se vedlegg 6 for brev fra instituttet for bygg- og miljøteknikk angående arbeidet med master under spesielle omstendigheter grunnet pandemien.

I løpet av intervjuene ble det utviklet et bispørsmål om fleksitidsordning muligens ikke hadde så mye å si for transportmiddelvalget siden målet uansett var å reise raskest mulig for å få mest jobbtimer og timer med barna. Derimot ga bosted, distanse til arbeidsplass, dekning av kollektivtrafikk, samt andre lokale faktorer, mest inntrykk i å ha størst påvirkningskraft.

Det ble også samlet inn rutevalg, tidspunkt på reiser, og estimert varighet ved hver destinasjon (utenom handelsturer). Med en eksplorativ tilnærming som denne studien, ble det tenkt at det er bedre å ha for mye data enn for lite. Noe av informasjonen samlet inn ble ikke gjengitt i artikkelen, men slik type data hadde passet godt i studier med transportmodeller.

Av undersøkelser gjort på forhånd før intervjuene, ble det opplevd å være relevant for oppgaven å koble undersøkt busstilbud sammen med deltakernes erfaring med busstilbudet rundt hjem og muligens arbeidsplass. På den måten fikk man innsyn i foreldrenes kjennskap til busstilbudet. Derimot var vertikal forskjell (bakker) til barnehage sjeldent omtalt, noe som muligens indikerte at topografi til barnehagen ikke utgjorde en stor påvirkende faktor på foreldres transportmiddel valg.

Det var også temaer som ikke var planlagt å spørre om før det ble oppdaget i første intervju. Foreldrene brukte transportutstyr for de minste barna i alle former for transportmidler, hvor det var interessant å se hvor de la utstyret slik at det passet partneres deres ved henting senere.

4 Tilbakeblikk på gjennomføring

I prosjektoppgaven ble det planlagt en tidsplan for gjennomføring av masterprosjektet. Planen ble ikke tatt i bruk grunnet de store endringene mellom prosjektoppgaven og masterprosjektet, men det kan kommenteres at planen opprinnelig satte for liten tid til transkribering noe som har vist seg å være en tidkrevende prosess, spesielt i kombinasjon med samtaler hvor ikke alle temaer er av relevans. Analysen av det kvalitative grunnlaget tok mest tid av alle prosesser i prosjektet, delvis grunnet det store omfanget temaer som ble diskutert samt mangel på egen erfaring med kvalitative data.

Etter å ha gjennomført masterarbeidet, er det tydelig hva som kunne forbedres, blant annet korte ned på datainnsamling som ikke har blitt brukt videre, og at det fins bedre metoder å samle inn reisevane data enn via samtale. Mer effektive metoder ville frigjort mer tid til å spørre om detaljer som en ellers ikke ville ha tenkt på. Et tips til andre og en selv i fremtidige kvalitative intervjuer er å holde

intervjuene etter leggetid eller mens barna leker i et rom ved siden av. Foreldrene var svært behjelpelige der, noe som gjør transkriberingen en del enklere.

Referanser

- Mehra, B. (2002). Bias in Qualitative Research: Voices from an. *The Qualitative Report*, 7(1), pp. 1-19.
- Kvale, S., & Brinkmann, S. (2018). *Qualitative Research kit: Doing interviews*. London: Sage Publications. doi:10.4135/9781529716665
- Mourad, A., Puchinger, J., & Chu, C. (2019). *Owning or sharing autonomous vehicles: comparing different ownership and usage scenarios*. European Transport Research Review.
- Martinez, L. M., Correia, G. H., & Viegas, J. M. (2015). An agent-based simulation model to assess the impacts of introducing a shared-taxi system: an application to Lisbon (Portugal). *Journal of Advanced Transportation*, 49(3), 475-495 DOI: 10.1002/atr.1283.
- Strathman, Dueker, & Davis. (1994, February). Effects of household structure and selected travel characteristics on trip chaining. *Transportation*, 21, pp. 23-45. doi:https://doi.org/10.1007/BF01119633
- Hjorthol, R., Engebretsen, Ø., & T., U. (2014). *Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14 : nøkkelfrapport (National travel survey)*. Oslo: Transportøkonomisk institutt (Norway).
- McGuckin, N., & Murakami, E. (1999). *Examining Trip-Chaining Behavior Comparison of Travel by Men and Women*. TRANSPORTATION RESEARCH RECORD.
- COWI & PVT. (2019). *The Oslo study - how autonomous cars may change transport in cities*. Oslo: Ruter.
- Harb, M., Yu, X., Circella, G., Mokhtarian, P., & Walker, J. (2018). *Projecting travelers into a world of self-driving vehicles: estimating travel behavior implications via a naturalistic experiment*. Transportation.
- Sager, T. (2017). *Foresight methods*. Concept. Trondheim: Ex ante akademisk forlag.
- König, & Neumayr. (2016, October 4). Users' resistance towards radical innovations: The case of the self-driving car. *Transport research Part F*, 44, pp. 42-52. doi:https://doi.org/10.1016/j.trf.2016.10.013
- Krueger, R., H. Rashidi, T., & M. Rose, J. (2016, August). Preferences for shared autonomous vehicles. *Transportation Research Part C: Emerging Technologies*, 69, pp. 343-355. doi:https://doi.org/10.1016/j.trc.2016.06.015
- Tremoulet, P. D., Thomas Seacrist, C. W., Loeb, H., DiPietro, A., & Tushak, S. (2020, March). Transporting Children in Autonomous Vehicles: An Exploratory Study. *Human factors (and Advanced Vehicle Automation)*, 62(2), 278-287 DOI: 10.1177/0018720819853993.
- Lee, Y.-C., & Mirman, J. H. (2018). Parents' perspectives on using autonomous vehicles to enhance children's mobility. *Transportation Research Part C: Emerging Technology*, 96, 415-431 DOI: 10.1016/j.trc.2018.10.001.
- Orne, M. T. (1962). On the social psychology of the psychological experiment: With particular reference to demand characteristics and their implications. *American Psychologist*, 17(11), pp. 776-783. doi: doi:10.1037/h0043424

- Nederhof, A. J. (1985). Methods of coping with social desirability bias: A review. *European Journal of Social Psychology, 15*(3), pp. 263-280. doi:doi:10.1002/ejsp.2420150303
- Wenzinger, K. M. (2017). *Examining transit accessibility for families with young children in San Francisco*. San Francisco: San Francisco State University.
- Gundersen, F., & Hjorthol, R. (2015). *Residential areas and car usage - areas for sustainable commutes (1458/2015)*. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Vedlegg

Vedleggene inneholder:

- Vedlegg 1: informasjonsskriv om prosjekt som inkluderte samtykkeerklæring. Det ble sendt ut til foreldrene på epost via barnehagens informasjonskanaler. (s. 52-58)
- Vedlegg 2: rekrutteringsplakat som var planlagt å henges opp på barnehagene, men ble heller sendt på epost sammen med informasjonsskriv (s. 59)
- Vedlegg 3: transkripsjoner av seks individuelle intervju med småbarnsfamilier. (s. 60-130)
 - i. Intervju 1 (s. 60-67)
 - ii. Intervju 2 (s. 68-79)
 - iii. Intervju 3 (s. 80-98)
 - iv. Intervju 4 (s. 99-110)
 - v. Intervju 5 (s. 111-118)
 - vi. Intervju 6 (s. 119-130)
- Vedlegg 4: kvantifisering av reisevaner fra intervjuene, med én husholdning som eksempel. (s. 131-132)
- Vedlegg 5: tankekart om faktorer som kan påvirke reisevalg. Kartet utgjorde grunnlaget for spørsmålene som ble stilt. (s. 133)
- Vedlegg 6: brev fra instituttet for bygg- og miljøteknikk om masterarbeidet og pandemien i år. (s. 134)

Vedlegg 1: Infoskriv sendt som vedlegg på epost

1: Et introskriv

Hei!

Mitt navn er Winnie, og jeg ønsker å forske på dere som bor med barn. Jeg skriver en masteroppgave om barnefamiliers reisevaner og ønsker i den sammenheng å intervjuere dere om hverdagslige destinasjoner og valg av transportmiddel. Intervjuet vil handle om hvordan, når og hvor dere reiser, og hvordan man får hverdagen til å gå opp. Dere trenger ikke gjøre noe annet enn å kontakte meg om å delta, men det kan hjelpe å forsikre seg at man husker reisene i løpet av en vanlig uke (notere, tegne, etc). Resultatet av prosjektet vil belyse utfordringene med hverdagslig reise når man har barn, samt jeg vil se nærmere på fremtidens potensial for bruk av selvkjørende kjøretøy for barnefamilier. I rapporten vil navn på barnehage og deltakere bli anonymisert.

Dette dokumentet inneholder:

1. Dette introskrivet (side 1)
2. Et informasjonskriv om dine rettigheter og hva det innebærer å delta. Det skrevet er også en kontrakt. (side 2-5)
3. Et skriv med spørsmål som du kan forvente å bli spurt om når vi møtes (om du ønsker å forberede deg). (side 6-7)
4. Et ark om hvordan man kan notere seg reiser/turer, om man bedre vil huske detaljer inntil vi møtes. (side 8-9)

Ikke alle skriv er like viktig. Det er hovedsakelig informasjonsskrivet (2) som er viktigst; som det anbefales blir lest.

Jeg håper jeg fikk forklart hva dette handler om. Har du spørsmål om prosjektet, eller er i tvil om du vil delta, ta kontakt med meg på SMS, e-post eller ring meg! Om du har barn i barnehage og barneskole, da må du i allefall ta kontakt!

Kontaktinformasjon:

Winnie Ma, masterstudent ved institutt for bygg- og miljøteknikk NTNU: 45 29 34 72,

winnieema@gmail.com eller wgma@stud.ntnu.no

Eirin Ryeng, veileder ved institutt for bygg- og miljøteknikk NTNU: 73 59 46 62, eirin.ryeng@ntnu.no

Med vennlig hilsen,
Winnie Ma

2: Informasjonsskriv

Hei! Vil du delta i forskningsprosjektet:

”Reisevaner til barnefamilier med travel hverdag og deres meninger om selvkjørende biler”

Dette er et spørsmål til deg om å delta i et forskningsprosjekt hvor formålet er å forstå hvordan barnefamilier reiser. I dette skrivet gir jeg deg informasjon om målene for prosjektet og hva deltakelse vil innebære for deg.

Dette skrivet inneholder:

1 Formålet med dette masterprosjektet	2
1.1 Hva innebærer det for deg å delta?	2
1.2 Det er frivillig å delta	2
2 Ditt personvern – hvordan vi oppbevarer og bruker dine opplysninger	3
2.1 Hva skjer med opplysningene dine når vi avslutter forskningsprosjektet?	3
3 Dine rettigheter	3
3.1 Hva gir oss rett til å behandle personopplysninger om deg?	3
4 Hvor kan jeg finne ut mer?	3
5 Samtykkeerklæring	4

1 Formålet med dette masterprosjektet

Jeg heter Winnie og er en masterstudent på NTNU innen transportfag. Dette prosjektet er masterprosjektet mitt og formålet er å kartlegge daglige reisevaner til familier og hvordan de får logistikken til å gå opp når man må hensyn til reise med barn. Den andre delen av prosjektet handler om bruk av selvkjørende kjøretøy i fremtiden. Det fysiske resultatet av prosjektet vil ta form av en masteroppgave (rapport).

Hvem er ansvarlig for forskningsprosjektet?

Winnie Ma, masterstudent ved institutt for bygg- og miljøteknikk på NTNU.

Eirin Ryeng, veileder ved institutt for bygg- og miljøteknikk på NTNU.

Hvorfor får du spørsmål om å delta?

Jeg er på utkikk etter familier med barn ettersom jeg har noen teorier om at de har det gjennomsnittlig mest travelt i befolkningen. Den andre delen av prosjektet fokuserer på om nordmenn kan få til å reise mer effektivt i en fremtid med selvkjørende kjøretøy. Spørsmål tilknyttet eget reisemønster samt tanker om selvkjørende biler vil bli stilt.

1.1 Hva innebærer det for deg å delta?

Det vil innebære et intervju hos deg og vil vare i maks 30 min. Intervjuet inkluderer pizza; så det er med andre ord perfekt å ha intervjuet på en dag hvor man vil kose seg ekstra mye. Det vil være lydopptak og notering under samtalen. Se intervju spørsmålene delen "spørsmål" (3) for en titt på noen av spørsmålene.

Opplysningene jeg får fra deg/dere blir anonymisert i rapporten ved at verken personnavn eller stedsnavnet vil bli nevnt. (f. eks. Kvinne (40) bor i forstad med to barn). Et utkast av hvordan det kan bli seende ut vil bli sendt til deg/dere for deres innspill om det stemmer og om noe bør endres.

1.2 Det er frivillig å delta

Det er frivillig å delta i prosjektet. Hvis du velger å delta, kan du når som helst trekke samtykke tilbake uten å oppgi noen grunn. Alle opplysninger om deg vil da bli anonymisert. Det vil ikke ha noen negative konsekvenser for deg hvis du ikke vil delta eller senere velger å trekke deg.

2 Ditt personvern – hvordan vi oppbevarer og bruker dine opplysninger

Det er ingen andre enn meg, Winnie Ma, som har tilgang på personnavn, adresse, mail, telefonnummer og andre personlige identifiserbare opplysninger. Adresse og telefonnummer brukes til å kontakte deg/dere for å avtale samtale tidspunkt og til å sende deg/dere utkast av samtalen. Om dere ønsker kan det ordnes at navn og kontaktopplysninger erstattes med en kode som lagres på egen navneliste adskilt fra øvrige data.

2.1 Hva skjer med opplysningene dine når vi avslutter forskningsprosjektet?

Ved prosjektets avslutning, august 2020, vil alt av identifiserbar informasjon slettes. Kun de anonymiserte opplysningene vil beholdes.

3 Dine rettigheter

Så lenge du kan identifiseres i datamaterialet, har du rett til:

- innsyn i hvilke personopplysninger som er registrert om deg,
- å få rettet personopplysninger om deg,
- få slettet personopplysninger om deg,
- få utlevert en kopi av dine personopplysninger (dataportabilitet), og
- å sende klage til personvernombudet eller Datatilsynet om behandlingen av dine personopplysninger.

3.1 Hva gir oss rett til å behandle personopplysninger om deg?

Vi behandler opplysninger om deg basert på **ditt samtykke**.

På oppdrag fra Winnie Ma har NSD – Norsk senter for forskningsdata AS vurdert at behandlingen av personopplysninger i dette prosjektet er i samsvar med personvernregelverket.

4 Hvor kan jeg finne ut mer?

Hvis du har spørsmål til studien, eller ønsker å benytte deg av dine rettigheter, ta kontakt med

- Winnie Ma, 45293472, winnieema@gmail.com eller wgma@stud.ntnu.no
- Eirin Ryeng, 73594662 (jobb), eirin.ryeng@ntnu.no
- NSD – Norsk senter for forskningsdata AS, på epost (personvertjenester@nsd.no) eller telefon: 55 58 21 17.

Med vennlig hilsen

*Eirin Ryeng
(veileder)*

Winnie Ma

5 Samtykkeerklæring

Jeg har mottatt og forstått informasjon om prosjektet "Reisevaner til barnefamilier med travel hverdag", og har fått anledning til å stille spørsmål. Jeg samtykker til:

- _____ å delta i intervju med lydopptak og notering underveis
- _____ at Winnie Ma kan ta kontakt med meg på e-post eller telefon betinget at jeg har tatt kontakt først
- _____ at opplysninger om meg publiseres slik at jeg **ikke** kan gjenkjennes
- _____ at lydopptak fra intervju lagres på NTNUs intranett inntil prosjektets slutt

Jeg samtykker til at mine opplysninger behandles frem til prosjektet er avsluttet, ca. august 2020

(Signert av prosjektdeltaker, dato)

3: Spørsmål man kan ha i bakhodet før samtalen

Spørsmål med fargekode = spørsmål som kanskje krever at man er ekstra oppmerksom på daglige/ukentlige rutiner. Kan hjelpe å svare på dem etter å ha spørsmålet i bakhodet et par dager.

Grunnleggende info om familien:

1. Hvor unge/gamle er de foresatte?
2. Hvor mange er dere i familien?
3. Hvor gamle er barna?
4. Har dere tilgang til sykler/el-sykler?
5. Hvor mange biler har dere i husholdningen totalt?
 - Leasing, bildeling?
 - Merke? Hvor mange plasser?
 - Før bilen: hvordan reiste dere?
6. Har noen av dere periodebillett/busskort, klippekort eller bysykkelkort?

Hvis du er med på bildelingsordning: gå til delen **BILDELING**.

Hvis du busser, gå til delen **BUSSING**.

Tilleggsspørsmål for **BILDELING**:

7. Hvordan kom dere på å bruke det?
8. Hvor lenge er det brukt?
9. Hva er erfaringene? Både positivt og negativt?
10. Fins det allerede integrerte løsninger for barn og hund, slik at man kan "dra/brette" frem sete?
11. Hva tenker dere om å bestille bil på samme måte som man bestiller hotellrom: kvalifikasjoner (barnesete, hundebur, osv.) // Kanskje slitsomt å stille inn sete og sånn?

Tilleggsspørsmål for BUSSING:

12. Når startet du å busse?
 13. Hvor langt er det til nærmeste holdeplass(er)?
 14. Hvordan har det vært å bruke buss?
 15. Dekker jobben utgiftene på billetten?
-

16. På ukentlig basis (annet som ikke er daglig, men ukentlig), hva skal gjøres?**17. Denne perioden, noen andre turer som ble gjort?**

- Besøke familie/venner?
- Foreldresamtale?
- Jobbreise?
- Prøve ut ny hobby/aktivitet?
- Kino, restaurant?

18. Hvor går turene*,og hvor lange er de?**19. Hender det at dere drar på skogstur, gåtur?**

- Hvor drar dere da?
- Hvilke transportmiddel?
- Hvor langt kan barna gå før de blir slitne? (i minutter, meter)
- Se skriv nr.4 for informasjon om hvordan man kan kartlegge/notere ned turer for å huske det bedre til intervjuet.

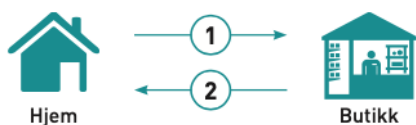
20. Når føles det mest hektisk i timeplanen (tidsklemma)?**21. Hvor mye kø er det i hverdagen (i trafikken)?****22. Hvordan er det å finne P-plasser?****23. Betaler dere for parkering?****24. Hva bruker du i bilen som en tom bil ikke ville hatt? (eksempel: barnesete, vannflaske, leketøy, våtservietter, gymtøy?)****25. Hvordan har det vært å bruke bil?****Meninger/erfaringer:****26. Kjenner dere familier som reiser på en annen måte?****27. Har arbeidsstedet en bildelingsordning?****28. Hvordan reiser du i forhold til da dine foreldre reiste med barn?****Om automasjon og selvkjørende biler:**

- Har dere prøvd biler med noe form for automatisering (cruise control, automatisk lukeparkering, eller annet)?
- Kjenner dere noen med biler med slike muligheter?
- I en fremtid, hva tenker du om at flere familier kan dele samme selvkjørende bil/van og evt samkjøre? Kan det funke med ukeplanen du har i dag? Anta at:
 - Bilen er tryggere enn en bil med sjåfør.
 - Du slipper å tenke på parkering.
 - På morgenen og ved middagstid kan det hende dere må kjøre turen sammen (pga jobb på samme tidspunkt, og hvis destinasjonene sammenfaller noenlunde. Om ikke flere trenger bilen samtidig, får man turen for seg selv.
 - Man kan la barn reise alene på korte turer (men kan facetime foreldre og andre mens man blir kjørt), samt hente flere barn som skal til samme destinasjon.
 - Man deler utgiftene på bilen med flere.
 - Når bilen ikke er i bruk i periode i løpet av dagen, så kan man leie den ut imens (en ekstra inntekt).

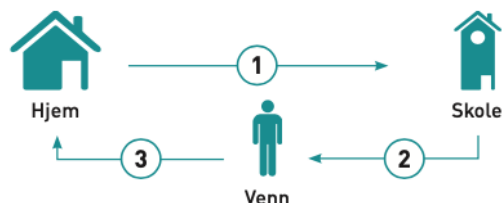
4: REGISTRERING AV TURER / REISER (til hjelp under samtalen)

Reisevaner. På et ark noterer du alle turer/reiser du gjør i løpet av reisedagen. «Reiser» = alle slags turer du foretar deg utenfor gårdsplassen eller tomten rundt huset du bor i, uavhengig av lengde, varighet eller formål.
Eksempel: Hjem-barnehage, Treningssenter-skole, Barnehage-jobb, jobb-butikk, hjem-hjem (gåtur), osv.

To reiser:



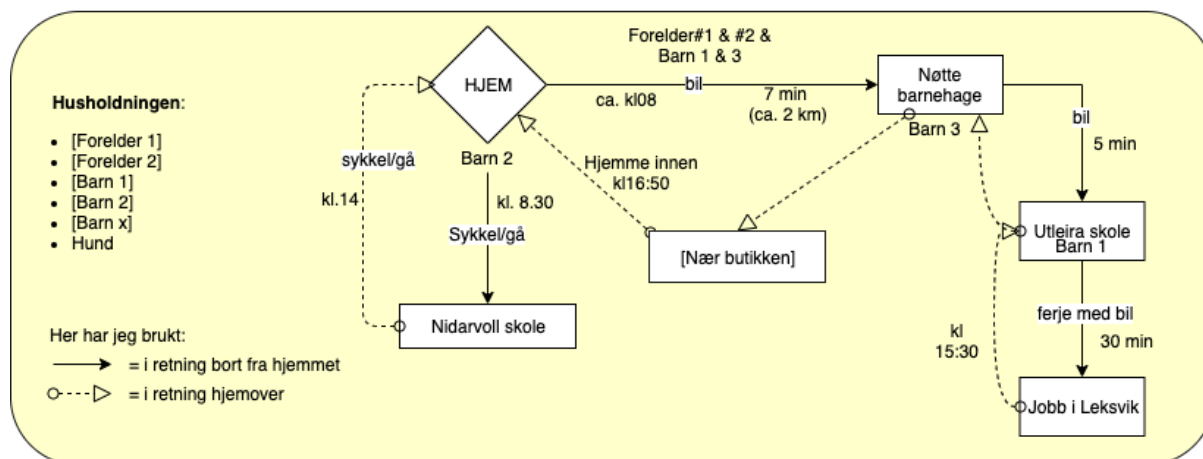
Tre reiser:



Fire reiser:

På baksiden kan dere tegne et eksempel på en hverdag, evt lage en liste med destinasjoner, eller bare vente til samtale med meg. Viktigst er at vi husker destinasjoner og reisemiddel.

- | | | |
|--|---|--|
| <p>1 Liste opp hvor mange dere er i husholdningen (som bor i samme hus), samt merk hvert medlem med et tilhørende kallenavn eller nummer (eller ekte navn).</p> <p>2 Navn og identifiserende detaljer vil ikke deles med andre enn meg (Winnie) og dere selv.</p> <p>3 Viktigste er punktene 1-5. De resterende punktene kan jeg lett finne ut av på Google Maps samt i intervju med dere :)</p> | <p>4 FRA</p> <p>5 HVEM</p> <p>6 NÅR</p> <p>7 LENGDE på tur (tid eller distanse)</p> | <p>3 TIL</p> <p>8 HVEM sin destinasjon</p> |
|--|---|--|



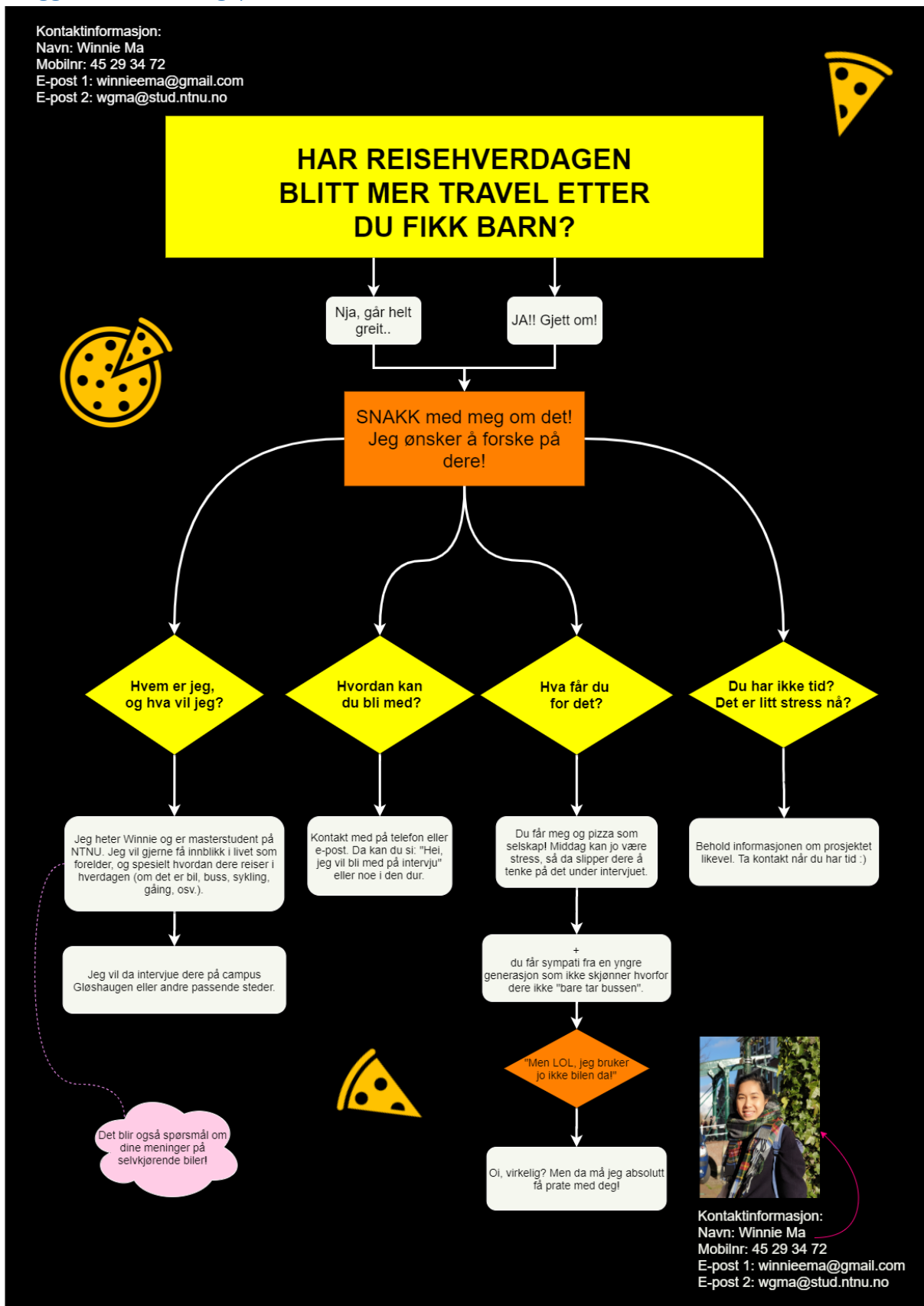
Noen punkter som kan hjelpe på å huske alle reisene:

- Hva er daglige destinasjoner for hvert medlem (eks. Skole, jobb, aktivitet, butikken)?
- Noen faste kjøretøy som brukes i jobben? (drosje, traktor, scooter?)
- Hvis deltid, skiftordning, hjemmekontor: hva er ukeplanen?

Mulige aktiviteter:

- Leverer/henter barn i barnehage/skole/hobby?
- Butikken, trening, legen, restaurant, kino, mini-golf?
- Besøkt slekt eller venner?
- Gå/sykle en tur?

Vedlegg 2: Rekrutteringsplakat



Vedlegg 3: Transkriberte intervju

I dette vedlegget følger alle transkripsjonene fra de seks individuelle kvalitative intervjuene som var foretatt i denne studien. Etter intervjuene var transkribert, ble transkriptene sendt til intervjuobjektene for godkjenning og eventuelle rettelser av misforståelser som kunne ha oppstått under transkribering. I transkripsjonen er intervjuers spørsmål/svar symbolisert med W, mens deltakerne er kalt Mom for mor, og Dad for far.

Intervju 1

Del 1

lydopptakeren er startet midt i samtale

Dad: Jeg kjørte òg masse. Det var de samme kollegaene ja Der ja
Jobben, arbeidsplassen var på **** før, og da hadde man gratis parkering. Og da kjørte man masse.

W: Det var også de samme kollegaene?

Dad: ja. Det var også tungvint å komme seg til med kollektivt [transport]. Men der var også en del som sykla egentlig. Men etter vi flytta lokale til ***** i 2013. Så er det ingen tvil at bilbruken har gått vesentlig ned. Men det er vanskelig å ha noen oversikt for det er mange bedrifter på samme sted.

W: jeg merker dere har mye på hjertet, og det er bare bra. Så det virker ikke som dere holder igjen i alle fall.

Dad: neeeida.

W: hender dere at dere må dra et sted, hva gjør dere med hunden da?

Dad: mener du om vi må reise et helt annet sted , på ferie mener du?

W: godt spørsmål! Er vel bare å ta med hunden egentlig?

Dad: ja, det kommer litt an på hvor man skal. For eksempel denne uka her skal jeg holde skredkurs på (...) så har jeg ordnet hundepass. Da drar jeg torsdag og er borte til og med søndag. Og MOM skal på (...). men hvis vi drar på ferieturer sammen, nå er det en stund siden vi har dratt veldig langt, pleier vi bare å ha med hunden.

Mom: ja, men da har vi vært på en del langturer før vi fikk baby. Da har vi satt hunden hos foreldrene mine. Men for ferier i norge, da har vi hatt henne med.

Dad: vi tok hurtigruta og der hadde de hundelugar og sånn.

W: kan jeg spørre om hvor gamle dere er?

Dad: jeg er 39.

Mom: jeg er 33, blir 34 i år.

W: det er morsomt at dere har nesten 6(?) sykler.

Dad: har en fulldempet en, landevei

W: [er dette] sommersykler?

Dad: ja. Det er en grusracer, og terrengsykkel. Også har jeg en el-sykkel som brukes på vinteren. Den bruker jeg til byen. Gidder sjeldent å sykle vanlig sykkel ned etter å ha syklet byåsen opp og ned allerede.

Mom: og vintersykkel

Dad: også har jeg en vintersykkel.

W: (henvendt til mor), så du har en egen vintersykkel?

Mom: ja

W: hva bruker du på sommeren?

Mom: bruker el-sykkelen helårs. Har fire sykler totalt. Har en fulldempet, og en stisykkel.

W: kan jeg spørre hvor lenge dere har brukt sykkel til daglig som det her? Ikke hobby.

Dad: det har vi alltid gjort egentlig.

Mom: nei, ikke jeg

Dad: okay, jeg har gjort det. helt siden barnehage, skolen

Mom: jeg startet å sykle ordentlig da jeg flyttet hit. Hadde ikke piggdekk eller noe før det. Hadde kun en sykkel før.

Dad: syklet på vinteren siden ungdomsskolen

Mom: det har jeg synes var så rart. Det så så ubehagelig og kaldt ut, men det går faktisk ganske bra nå. Men når startet jeg å gjøre det hver dag...Jeg jobba på ***** før, og da gikk jeg bare, 5 min, fordi det var så nærme

Mom: men hvertfall syklet i 4-5 år.

W: hmm interessant. Hva er det som har gjort at du har valgt å sykle?

Mom: det e jo sånn at det er det eneste transportmiddelet som funker egentlig da, bortsett fra bil til jobben. Det tar så langt å ta bussen, så det er helt utelukka.

Dad: hvor mye koster det å parkere på jobben?

Mom: oja, det er ingenting. Er sånn 2000 kr i året eller noe sånt. Men [det] gjør at nesten alle kjører bil hos oss [jobben]. Er nesten ingen som busser eller sykler, er bare noen få.

Mom: man får jo også mosjon og trening. Er ikke så enkelt å få til det i hverdagen. Også er det miljøhensynet littegrann. Jeg syns det er en bra ting å spare miljøet for all den kjøringen. Også er det det at jeg syns det er dritkjedelig å stå i bilkø

Dad: sluppen er helt forferdelig

W: hvor lenge står dere i kø?

Mom: varierer veldig. Spørs på hvilke tidspunkt du kommer til jobb.

Dad: det er f.eks, også nordre avlastningsvei, der er det alltid kø. Kl 08, sykler jeg alltid forbi den køen (via gang og sykkelvei). Det går sakte for bilene.

Mom: men totalt tar det mindre tid med bil enn å sykle. Det tar lenger tid hjem, og man bruker tid i garderoben. Så det tar mer tid enn å kjøre, det gjør det. Men det er ikke så store tidsforskjeller som gjør at bil veier opp for alle de andre fordelene ved sykling.

Dad: skal sies at begge arbeidsgivere har tilrettelagt for sykling. På min jobb så har vi garderober, tørkeskap, og så har vi gratis håndkle, så man slipper å tenke på det, og dusj selvfølgelig. Og sykkelparkering med låste sykkelrom. Og spyling, for det er viktig på vinteren at man spyler av saltet. Nå hadde jeg syklet uansett, men det hjelper jo. Spesielt på våte dager når alle sykkelklærne er våte, da kan jeg jo bruke tørkeskapet for eksempel.

W: tror du det er med på å få andre til å starte å sykle til jobb?

Dad: helt klart, ingen tvil om det. For det er jo...

Mom: ihvertfall, det å kunne ha sykkel innendørs. Mange har dyre elsykler, så å kunne ha den et trygt sted og skylle av saltet er jo bra.

Dad: og står under tak. Snør det ute, så kan jo gir fryse fast. Fint å ha sånt tint opp til hjemturen.

W: har du også sånn spyler på jobb?

Mom: jaaa

W: har dere bil?

Mom: ja, en bil.

Dad: mitsubishi bil

Mom: skikkelig diesel bil

Dad: såså, jeg er en stor dieselfan, den har fått et ufortjent dårlig rykte. Det er jo først og fremst i byene det er et problem

Mom: jojo

Dad: for man kjører over så korte distanser at motoren ikke rekker å varme seg opp, også blir det høye NOx nivåer, også pga køkjøring også. Vi bruker bilen primært til lengre avstander, f.eks på hytta. Da er dieselen å foretrekke, samt den har lite forbruk [i antall liter diesel].

W: har dere vært med på å bildeling? At man deler bilen med andre familier, slags sameie?

Dad: ikke vi vel. Men vi har hatt enkelte ganger på jobb, vi har sånn friluftsguppe på jobb, også er det en høsttur i året. Og da hender det vi bruker bilen gjennom et bilkollektiv, fordi vi har en på jobb som er med på det. Men vi har ikke brukt det privat nei.

bildeling [for oss] hadde blitt for tungvint med barn, og egentlig med hund ...

Mom: må ha bil med plass til bilbur og barnesete.

Dad: ja. Nå har jeg ikke satt meg inn i det, men det er sikkert regler på om man kan ha hund eller ikke mtp allergikere. Så det begrenser jo utvalget.

Mom: + vi planlegger i siste liten til tider, f.eks om man bestemmer seg for å dra på hyttetur i helga. Da er det mer fleksibelt å ha egen bil tilgjengelig.

W: har dere pleid å busse?

Mom: ikke til vanlig. Det tar for lang tid. Bruker buss hvis jeg har tatt med meg noe spesielt, ikke kunne syklet eller vært syk eller noe. Det er skikkelig dårlig bussforbindelse mellom byåsen og Sluppen.

Dad: ja, egentlig uansett hvor du skal, om du ikke skal til sentrum. Egentlig har det ikke skjedd store endringer i bussystemet for oss.

Egentlig har det blitt et problem at de sluser alle busser gjennom midtbyen. Tvunget bilene ut i sidegatene, mens bussene går i de store gatene. Og likevel er det kø i olav tryggvasons gate. Det virker som politikere ikke helt får til å bestemme seg, for nå er sykkelfeltene i olav tryggvasons borte igjen. Plassmessig er busser et like stort problem som biler.

Flere europeiske byer som f.eks Antwerpen har en løsning hvor motorisert kjøretøy er utenfor bykjernen, også har de heller trammer gjennom byen. Om man velger å bybane eller ulike former for busser, trammer, så syns jeg det er bedre løsninger ...

Mom: bybane, er det det du mener

Dad: bybane foretrekker jeg fremfor buss. Tror ikke de hadde generert like mye kaos som det bussene gjør. Argumentet er at bussene er mer fleksible enn transportmiddel på skinner, men nå har de jo brukt millioner på disse busstoppene, noe som gjør at rutene ikke kan endres på over natta. Så jeg synes de kunne gått for bybane som de hadde på 80-tallet

Mom: nå må de jo grave opp alle veiene for å få til bybane. Skinner og elektrisitet må fikses.

Dad: men....

Det er en del statistikk som viser at mange kjører gjennom byen til tross for å ikke ha destinasjonen i byen. Så det er ikke alle som kjører via nordre avlastningsveg eller ... Selsveien?

Det er også helt unødvendig

Fjordgata har blitt et mareritt å sykle, fordi det var noe feil ved skansen brua, noe som er kjempebra for da unngår du alt av trafikk. De har vært stengt i en måned eller to, og da måtte jeg sykle gjennom Fjordgata: folk og biler overalt. Og parkerte biler som ødelegger utsikten.

Er egentlig mye plass der, men de bruker det til parkering. OG det gjør at sikt reduseres, mindre oversikt, samt at det blir trangere. Slik at det blir masse fotgjengere på fortauet. Syklisten må enten være i veien på fortauet eller i veien.

W: Noe tungt eller stort som er for tungt på sykkel?

Dad: nå nettopp kjøpte jeg 12 kg hundefôr og det slengte jeg på bagasjebrettet det. Gikk helt fint. Men folk flest hadde kanskje ikke gjort det. Folk tar jo bilen selv til butikken 600 meter unna.

Men bilen brukes om det er mye større gjenstander, som trevare, eller maling. Eller det går jo an å sykle til tiller, er faktisk ganske mange sykkelveier dit.

Mom: vi sykler vanligvis ikke til tiller.

Dad: har gjort det noen ganger på sommeren

Mom: ja, men det er de sjeldne gangene. Eller vi kan jo bli flinkere kan man vel si.-

W: det er forståelig at man tar bil. Jeg og kjæresten tar bilen til tiller. Til tross for ganske god forbindelse fra sluppen til tiller.

Mom: ja, det er også et aspekt. Vi kunne ikke busset herfra til tiller. Ville tatt altfor lang tid i forhold til bil.

Dad: en annen ting, skal vi på ski så går vi alltid herfra. 99 % av gangene. Det hender utpå våren at vi kjører opp ...fjellsetveien.

Mom: mhmm

Dad: men da ser man alltid en kø av biler som står i storsvingen er oppe (byåsen), folk som skal på ski. Det er en kjempe kolonne av biler opp og ned den veien. det er også ganske stress besparende å bare kunne gå herfra. Så å bo her er passe. Helt passe avstand til jobb. Hadde ikke gidde å sykle mer enn 6 km hver vei til jobb.

hvis man bosetter seg på lade (for vår del) og ønsker å gå på ski, så hadde det involvert mye mer kjøring eller bare at man velger å ikke gå på ski i det hele tatt, bare kutter det ut.

Så bosted i seg selv kan jo redusere bilbruk

W: hva om dere skal på byen med barn?

Dad: da tar vi enten trikk, det har vi gjort en del ganger med barnevogn.

W: dere får vogna opp på trikken? [trikken har trappetrinn]

Mom, Dad: jaja, vi får hjelp til å bære den opp, det går bra. OG det er gratis å ta med seg barnevogn på. Sånn sett er det barnevennlig

Dad: også er det sykkelvogn da. Med elsykkel er det i alle fall overkommelig. Vi har ikke vært mye i byen på vinteren, men har brukt trikk de gangene.

W: kan jeg få kartlagt en hel hverdag for hele familien, dag for dag? De faste tingene dere pleier å få gjort?

Dad: denne uka her, eller snittuke?

W: ja, snittuke om dere husker et

Dad: jeg jobber i staten, så jeg har flexitid, jeg kan komme mellom 8-9, også har vi kjernetid 9-14:30. Det betyr også at jeg jobber fra 08-14:45, og 8-15 på sommeren. Men vanligvis står vi opp 06:30-07. Så er det som regel jeg som luffer hunden på morgenen, en ganske så kort tur, 5-10 min. Også er det MOM som fikser frokost for babyen i mellom tiden. Så leverer jeg [barnet til barnehage] på mandager, også henter da hun [mom].

Mom: begge har flexitid. Jeg også har kjernetid 9-15, men det er vanskelig å få jobbet alle timene på jobb [på en 100% stilling] med hensyn til barnehage tid.

Dad: så jeg har 37,5 timers uke og hun har 40 timers.

Mom: det er vanlig at man har 7,5 timers arbeidsdag (37,5 i uka), for mer enn det så er det lett å få minustimer. Det er forskjell på et kvarter ca hver dag, men det hjelper jo

Man kan få det til ved å stå utenfor barnehage 07:15, og den andre forelderen drøyer til 16:15, men da blir det veldig lange dager for hu igjen [barnet]. Og har hu vært der i 9 timer.

Dad: det er sjeldent jeg får fulle dager, men før barn jobbet jeg meg til noen plusstimer, så jeg lever på det ennå. Samt reiser man i jobb, så får man fort en del reisetid. Så jeg har et buffer som funker en så lenge.

Mom: en annen ordning som en kollega og hennes mann har, er at hu er på jobb 07, mens mannen er på jobb 09, da er det han som leverer ungen til barnehagen senere, og hun kan hente barnet tidligere. Det går jo an å gjennomføre det, men da jeg må jeg stå opp kl 06, og det klarer jeg ikke.

Dad: spør, også hva jobben går ut på og hva man legger i jobb. Jeg er ofte med i langsiktige prosjekt, noe som gir fleksibilitet. Har man mange deadlines, så må man nesten stå opp veldig tid og ha lite spillerom. Så sånn sett er vi veldig heldig ift å måtte pendle inn fra Melhus grytidlig hver dag som andre må.

Jeg har noen kollegaer som bor ganske langt unna men som også har små barn. Så hvis noe skjærer seg i barnehage/skole hvor de må hjem, så bruker de masse tid på det.

Mom: men det er jo ingen tvil om at vi bruker, særlig på vinterstid, ekstra mye tid på å sykle hente/bringe komme oss hjem fremfor noen som hopper i bilen og kjører hjem. Særlig om det er glatte forhold og mye snø.

Dad: jeg har litt heldigere vei til jobb enn henne ift til barnehage. Vi har jo noen som kjører til kyvannet barnehage, men da kommer vi samtidig frem. Bilen må kjøre 3-4 ganger lenger enn en sykler. Så, om det ikke for mye hindringer, tar det like lang tid. Men hun var kjøreskolelærer, så måtte vel ha bilen uansett(?)

Mom: tar jo ekstra tid med skifting og dusjing. Men er det helt køfritt, så kan det med bil ta bare et kvarters tid. Sykling på sommeren tar 25 min, vinter 30 min.

Dad: uavhengig av unge, så er det veldig avhengig av når på døgnet det er bilkø. Må da dra kl 07.

W: når oppstår bilkøen?

Dad: en gang mellom 0730-08. Da er den på maks.

Mom: det er en større usikkerhet i hvor lang tid det tar med bil pga kø

Dad: ja, men man blir kanskje vant til det, og klarer å time det selv med kø. Det må visst være en grunn til at de samme folk sitter i kø hver dag, sannsynligvis fordi de er nødt til det, ikke fordi de har lyst til det. Og hadde de kunnet så ville de vel kjørt på et annet tidspunkt, skulle man tro. Om jeg vil unngå kø om jeg dra tidlig på jobb.

W: barnehagen åpner 07:15?

Dad: ja, men vi leverer henne nesten aldri til den tid. Er mer sånn kl 08.

W: og da er du ute av huset?

Dad: 0730 kanskje? Da får hun også frokost i barnehagen. Det er et poeng å treffe 08, for da starter frokosten.

W: det er to frokoster, en hjemme og en i barnehagen?

Mom: veldig sulten på morgenen. Også vil hun spise mens de spiser. Hun er irritabel på morgenen.

Dad: men vi har valgt å betale for frokost i barnehagen, fordi det er en sosial greie blant barna.

W: Dad som går med hunden på morgenen?

Mom: ja, han går med hunden på morgenen og på ettermiddagen, mest for å gå på do. Før vi fikk barn, pleide vi å gå mer tur.

Del 2

Dad: Det er blitt veldig hipt med å være en grønn arbeidsplass. Det finnes ulike sertifiseringsordninger som syklistenes landsforening; de driver å kårer ulike utmerkelse til arbeidsgiver basert på befaringer. Som bedrift er dette en billig måte å profilere seg på, men det bør jo ha innhold i tiltakene, at de faktisk brukes.

Dad: vi har noen elbil folk. På kommunale parkeringsplasser er det ikke lov å parkere mer enn 3 timer om gangen. Så det har blitt en daglig øvelse å stikke ut hver tredje time.

W: er det noen bakker på vei til jobb/hjem?

Mom: ja, er bare masse bakker egentlig

Dad: vi bor på 200 høydemeter nå. Og jeg bor på havnivå. Og sluppen er ikke så høyt oppe det heller

Mom: det er bratt ja, det er det. Det er god trening.

Dad: hu, har bratteste bakke.

Mom: det er like mange høydemeter [dad og mom]. Men jeg sykler vi selsbakk, under jernbanen ved migo senteret. Så istedet for å sykle rundt, sykler jeg bratt, men kortest opp til byåsen.

Dad: det er egentlig ingen direkte linje til sluppen. På sykkel er det enklere enn bil, fordi man kutte ved å velge blindveier og sånn

nevner tunnel på sluppen, portalen og sluppenbrua

W: når er du [dad] hjemme på mandag?

Dad: må hjem uansett pga hunden. Kan ikke jobbe noe lenger selv om ungen har blitt henta, fordi hunden må luftes. En person hjemme med ungen kan lufte hunden, men da må ungen med.

sjekker digitalt stempingssystem eller strava

Dad: sjeldent jeg er hjemme etter 16.

Dad: Igår morgenen dro jeg hjemmefra 07:34, og var på jobb innen 08:07 [mandag] (har da levert ungen også).

W: Hvordan ser resten av uka ut?

Dad: resten av uka ser ganske lik ut. Problemet er om den andre drøyer for lenge, og man er hjemme alene. For når hunden på luftes, så må man ta med ungen ut også. Enten venter man på den andre til å komme hjemme, eller ta med begge ut, men det skjer ikke så ofte.

W: hvordan gjør du det?

Dad: enten i akebrett eller i barnevogn. På vinteren er det mye mer krevende enn om sommeren, for jeg foretrekker å gå i marka med hunden, men det er ikke så enkelt med barnevogn, og akebrett blir da et bedre alternativ. Men til gjengjeld får man en skitur med hunden da.

W: Er det noen hobby aktiviteter som dere skal til?

Dad: nei, det var det da. I det siste så har Mom vært best opptatt av buldring. Enten drar vi til klatreveggen hos et vennepar, som blir det kortreiste alternativet, ellers så blir det klatresenteret på lade. For min del er det å komme meg på ski. Og nå begynner oppladingen til jogglesongen. Jeg er ikke så ivrig å jogge på vinteren, men skal man være i form til april/mai, der diverse løp begynner, så må man så vidt komme i gang nå.

Sånn våren/sommeren er det en del jogging. Og da er jeg med på terrengkarusellen/midt-norge bedriftsidrett, der de har sånn konkurranse hver torsdag i marka, som jeg pleier å delta på. På sommeren er det enklere å kombinere ting. F.eks sykle i marka før jobb om det ikke er min tur å levere.

Dad: ellers så er det bilkjøring til toppstur, men det har det blitt mindre av. vi gikk jo stort sett tur med hverandre, men nå går vi mer alene mens den andre er igjen og passer ungen. Er stort sykling, ski, klatring, kort oppsummert, og jogging.

W: hvordan, innenfor aktivitetsnivået, hvordan ligger dere i forhold til andre i deres aldersgruppe?

Mom: nja, jeg føler jeg er mer aktiv enn de fleste av vennene mine også kollegaene mine også.

Dad: ja, biologer, jeg har ganske mange aktive kollegaer. Jeg er vel en av de som sykler mest.

W: var dette aktivitetsnivået blant kollegaene noe som dukket opp etter bytte av lokale?

Dad: nja, de som har vært svært aktive, har alltid vært det.

Mom: for min del hadde ikke jeg vært så aktiv om jeg ikke hadde den avstanden på jobbreisen hver dag.

Dad: jeg syns det var nedtur da jobben bytta lokale, hvor jeg gikk fra 6 km til 2 km sykkeltur (da jeg bodde på ilsvika) .det var stusselig, helt flatt, da mista jeg den daglige trimmen.

Mom: jeg likte heller ikke bo så nær jobb. Følte det var for liten avstand. Fordi når jeg sykler så blir man kvitt litt gufs fra jobben, sykle det av seg.

W: men hvis dere sparer tid på å bo nærmere, kunne dere brukt tiden på treningssenter?

Dad: kommer an på hvem du spør. Men for min del gidder jeg ikke dra på treningssenter, det er så kjedelig. Vil heller gjøre noe jeg syns er gøy

Mom: t-senter tar også lenger tid. Sykling tar ½ time, mens treningen på senteret skal man komme i gang og attpåtil dusj.

W: ville dere identifisert dere som folk som treningssenter-folk?

Mom: ja, har ikke noe imot det. Jeg har vært på treningssenter flere ganger før

Dad: jeg var med NTNUI tindegruppa, og da hadde de sirkeltrening inne. Men det var mest fordi det var sosialt å være med gruppa hvor folk hadde samme interesse.

Kunne ikke funnet på å ta en time inne på 3T. Angående senter, jobben gir oss en betalt time på pirbadet som en del av uka, men det drar jeg heller ikke på.

Mom: det er vel fordi du opplever det som kjedelig. Treningssenter for meg har hovedsakelig vært på vinterhalvåret, når det blir fint ute så vil jeg heller ut.

Dad: ..også er det det med bindingstid og melde seg ut. Vi har sånn bedriftsidrettslag på jobben, og da dekker det inngangsbilletten inne på buldresenteret. Som i praksis er en gang i uka da, og da har man alt av styrkeapparater, da trenger jeg ikke kjøpe meg tilgang andre steder. + det er dyrt på 3t. Men ntnui har et fantastisk tilbud, så den gangen jeg benyttet meg av det.

Som nå på jobb har vi fått opprettet en alpingruppe og får sponsa kort på vassfjellet. Så den kombinasjonen av å se kollegaene i andre settinger enn arbeidstida er gøy.

W: hva er deres meninger på bompenger?

Dad: kommer an på hva inntektene går til. I trd går de til miljøpakka, men der har de investert i et bussystem som jeg ikke er helt for, og deler av pengene er brukt til motorveibygging, og litt er til sykkel-og gangveier. De er flinke med å fremheve hva de har gjort innen

sykkelveger, men det er ikke så mye. Det er noen få strekninger, og det er få sammenhengende sykkelveger. Noen få innfartsveier, med det gjelder ikke der vi bor f.eks.

Det som er problematisk er at hvis de vil få flere til sykle, og til dels har fått de det da via såkalt brøytestandarden. Hvor målet er bar asfalt for noen utvalgte strekning. for meg syns det først når jeg har kommet ned til ilsvik, der har jeg 2 km med bar asfalt. Så jeg syns man burde heller brøyte flere steder enn å bruke penger på noen få steder, for det koster mye å ha en slik standard. Og f.eks i gamle oslovei er det røde sykkelfelt fra meny /butikkcenteret til nyborg, men den brøytes jo aldri om vinteren f.eks. Avhengig av hvor mye snø som har kommer, så ligger egt brøytehaugen oppå sykkelfeltene som gjør at man må sykle i veien. Jeg sykler nesten aldri på fortau, for det skal ikke så veldig mye slaps til før det blir særdeles tyngre å sykle.

W: jeg overrasket til skepsisen rundt hva det brukes til ettersom bompengene ikke blir donert fra dere.

Dad: ja, er mer hvordan inntektene brukes. Vil ikke at det heller skal gjøre trafikksituasjonen verre, f.eks ved utviding av motorvei.

Mom: jeg er veldig positiv til innkreving av bompenger. Så lenge det går til noe fornuftig

Dad: vel, jeg er ikke så positiv til bygging av E6-en da..for det sponset delvis av miljøpakken.

Mom: hmm, det er spesielt

Dad: ja, det virker jo motstridende, når miljøet er fokus. Man kan få ned køen i viss grad. Men all statistikk viser at økt vegkapasitet også øker antall biler på veien. Det løser ingenting. Så det jeg savner egt er en stor satsing på jernbane. Hvorfor tør ikke noen å si at vi skal ha hurtigtog mellom de store byene i Norge. Tenk at i 1909, så brukte de 3x statsbudsjett på å bygge Bergensbanen, og det er jo lenge før Norge var et rikt navn. Og da satsa de bare på å gjøre det, også gjorde de det. Det er jo ganske stilig. Så nå med så mye midler, så er ingen villig å satsa på å vogn tog på skinner. Man kunne fått enda mer gods på jernbanen, og redusert mengden vogn tog på veiene (som da skaper sine problemer). Fra et samfunns-helse perspektivet med å få flere til sykle, det lønner seg det. Biler tar mye plass, hittil har man tatt det som et selvfølge at den skal frem.

Jeg har tenkt på at veien er bar fordi den er saltet, mens fortauet er snødd ned, også må jeg som syklist med egen mekanisk kraft komme meg gjennom, mens bilen kjører via motor.

Og barnehagene er jo en av drivkreftene til at folk kjører. Man skal ha en sterk vilje å gidde å bokse gjennom ½ meter nysnø. Det er mye tyngre enn man kan forestille seg å trille en sykkelvogn gjennom snø.

Hadde kommunene gidder å bruke snøfred i stikkveiene, istedet for at veiene skulle ha helt svart, bar asfalt på vinteren. Så hadde man lagt til rette for at flere hadde valgt å sykle. Det hadde senket terskelen mer. Jeg må innrømme at mange fere sykler på sommerne. Så det er mange som vegrer seg pga vintersykkelen, det er tungt, og være sensitivt og diverse.

Man har jo piggedekk, is og hølke går greit det, er mer slaps og snø som gjør det tungt. Selv 1 cm snø er tungt.

Jeg ser egentlig frem til at det bygges mer sammenhengende sykkelveger, som kan forbinde byen. Og at de skiller syklistene med fotgjengere, det blir som elsykkel-debatten, det funker dårlig å mikse ulike trafikanter sammen da. Sånn som nå, syklistene blir fort uglesett av alle parter, i veien blir man forhatt av bilister, på fortauet blir man hatet av fotgjengere.

Det husker jeg noen av ulempe med Trondheim var at det var så mye trafikk i sentrum. Det innså jeg da jeg flytta fra Tromsø til Trondheim. Tromsø er mindre enn Trondheim, men der har de lagt mer av trafikken i tunnel. Jeg tror midtbyen hadde blitt kjempe fin, også for turister, om en større del av midtbyen ble bilfritt.

Så var jeg Ljubljana for 2 år siden, de hadde vært Europas miljøhovedstad en gang, og der hadde satt av helt bilfritt området. Og det fungerer jo, det er en stor by det. Det er jo veldig flatt, og sånn sett er det kanskje enklere å gjennomføre. Trd med Nidelva gjør det vanskelig å sånn, men akkurat midtbyen tror jeg hadde latt seg gjøre da.

W: når på dagen føles det mest hektisk?

Dad: kanskje egt ettermiddagen.

Mom: hva da? *fra kjøkken*

Dad: det spørs på jobben da. Men ja ettermiddagen er generelt intensiv. Når vi kommer hjem 16-16:30, så skal vi lage middag

Mom: ja, man skal rekke å lage middag før hun blir sulten, som er kl19.

Dad: også skal hun aktivisere hele tiden, mens man gjør andre ting. Alt skal skje samtidig. Man skal gå med hunden, man skal lage middag, man skal lese bøker med henne-og iløpet av en dag er det få timer vi tilbringer med henne. Vi prøve å få mest tid med henne.

W: ja, er ikke mange timene, dere kommer hjem 16..

Mom, Dad: ja, nesten 16:30, og da blir det ...2.5 timer sammen, maks.

W: hva er dere vant med å reise som barn?

Dad: til hva da?

W: til skole

Dad: jeg gikk eller syklet. De fleste gjorde jo det. Var noen få som ble kjørt. Jeg har alltid gått eller syklet

Mom: men du ble da kjørt til barnehagen?

Dad: det tviler jeg sterkt på, for moren min kjører ikke bil. Faren min kjørte masse bil, men han jobbet jo veldig mye. Han reiste masse, hadde vel 100 reisedøgn i året. Egentlig var han borte hver 3.dag. Han reiste rundt i verden på diverse sanner....han jobbet for veritas, så var en del på sanner....sånn sett var moren min vant til å håndtere barna hjemme og kjørte ikke bil. Da ble det mye gåing.

W: hva med deg?

Mom: nææh, vi kjørte noe.. Jeg gikk til skolen, og har alltid gjort det. I ferier kjørte vi en del bil. Vi var aldri en familie som syklet som transport, har aldri sittet i en sykkelvogn. Har kun syklet selv. Vi var ganske vanlige sånn sett, ble transport i bilen.

Dad: vi kjørte mye i feriene vi og. Vi har familie i nord-norge, så hver sommer kjørte vi 90 mil, fra Asker til Mosjøen. Men vi dro aldri på utenlandsferie. Alltid Norges ferie

W: var det tilfeldig eller et bevisst valg?

Dad: det var ikke tilfeldig. Det hadde med at moren min sin familie var fra Helgeland. Så da brukte vi sommerferien på det da. I min familie har det vært fokus på Norge og nord-norge. Innen jeg var 16 hadde jeg vært i alle Norge fylkes. Har også familier i Troms. Vi kjørte dit og.

W: hvor gamle var dere da dere fikk lov å gå til skolen alene?

Mom: fra 2.skoledag. Mamma hadde speisa meg med en annen jente, og da gikk vi sammen.

Dad: jeg hadde bare 1 km å gå til barneskolen. Så gikk fra dag 1.

Mom: jeg gikk et stykke den gang, og det var jo bratt. *lokale navn*

W: ville dere gjort det samme med barnet deres idag?

Mom: det er ingen i 1.klasse som går. De på byåsen skole tar trikk

Dad: ja, i alle fall på vinteren. Det skjønte jeg ikke før. Jeg trodde først det var ***** skole, men viste seg at det er ***** skole det blir. I samtale med andre familier virker de ganske konsekvente på at få lar barna sine gå

Mom: fordi det er trafikksikkert

Dad: ja, jeg skjønner ikke det helt... det er jo gangvei hele veien. Men ja, man må stole på at barna holder seg på gangveien da. For hvis man ikke stoler på det, så er trikk bedre. Visstnok så sponser kommunene trikk på vinteren.

Mom: det er også et stykke å gå, for en 1.klassing, er 2km.

Dad: ja, det er langt. Et annet alternativ er å sykle dem til skolen på vei til jobb, iaf når de er minst. Naboer kjører alle barna, og hver minste tur kjøres.

Mom: selv til ungdomsskolen

Dad: de har 3. Det kjøres til skole, og aktiviteter. Jeg skjønner at det blir mer hektisk med flere barn, men angående trafikk så biter noen foreldre seg i halen. Hvis alle kjører blir det mer trafikk, og mer usikkert

Mom: og hvis alle blir kjørt, så har de få færre å gå med, og mtp kidnapping og forsvinning, så skjer det jo med de få som ikke ble kjørt.

W: så når hun begynner på skolen får hun lov å ta trikken?

Dad: vi har ikke satt oss i reglene, men det er iaf om vinteren

Mom: jeg tenker så lenge hun får noen å gå med, og hun vet hvor hun skal, så er det greit

Dad: et alternativ er sånn transportsykkel, sånn med lasteplan foran. De har en lastekapasitet på 200 kg. Det finnes mange varianter. De kommer også el-sykkel variant. Kan ha 2-3 barn oppi, og få med seg varer.

Mom: også har man sånne med regntrekk foran.

Dad: ja, det kan jo brukes til de er 5-6 år gamle [barna] før høyden blir et problem. Men da kan man bytte til long-tail og ha barna bakpå. Finnes også sykkelvogner plass til 2 unger

W: dere har jo bil, kunne det være et alternativ?

Dad: ikke for meg hvertfall. Det er helt uaktuelt

W: til tross for at skolene kanskje alle er på jobbruten din.

Dad: jeg syns det ikke enklere. 200/dagen er helt uaktuelt. + å kjøre så kort, det er jo en del av det jeg er imot.

Mom: elsykkel..

Dad: ja, elsykkel er bedre

Mom: man blir jo ikke svett, spesielt på sommeren. Forskjellen er med [vær]føre. I bilen blir man ikke våt da

Dad: med sykkel får man frisk luft, ingen kø, ingen parkeringsangst, avhenger av hvor man jobber hen da, så kan det være en issue. Ja, el-sykkel tror jeg er noe man går over til ved flere barn. Jeg kan se for meg det blir svintungt med begge barna bak på vinterføre.

W: hva om det tok 15 min å komme seg til jobb, pga flere lokale busser i nabolaget som kjører dere til hovedårene? Jeg merker det er ekstra utfordrende her på byåsen ved at forbindelsen til området over elva ikke er så bra. Da må jeg se for meg at det er en liten buss som går til trikken?

W: hva syns dere om å ta trikken til byen?

Mom: til byen går det fint. Men til jobb må jeg først til byen, og deretter til jobb. Også går den bare hver ½ time.

Dad: nja, for 19 går den 4 ganger i timen. trikken er også alltid presis. Trikken er bedre en buss pga det

Mom: trikken er fin, så lenge jeg ikke skal noe akkurat nå. Ikke til jobb, det tar for lang tid.

Dad: det er jo fordi du må bytte, ikke trikken i seg selv

Mom: jojo, men tar lang tid å komme seg til stoppene i begge ender (start og destinasjon).

Dad: men om vi tenker videre på konseptet da, at bybanen gikk rundt byen, og ikke nødvendigvis bare i midtbyen, så hadde vært mye mer attraktivt for min del. Hovedproblemet med trikker er at den går for kort, hadde den gått lenger hadde det vært mye mer interessant. Situasjonen i dag er at det tar 20 min med trikk til midtbyen, og 20 min å gå resten eller bytte til buss. Buss for meg skal over jernbanen og sånn

Mom: problemet med buss er [last mile] turen fra barnehage og hjem

Dad: ja, sånn ift til barnehage så funker trikken dårlig ettersom stoppet på motsatt side av barnehage. Da er busstoppet nærmere

Mom: men fra nærmeste busstopp blir det fortsatt gåing 1 km med unge.

Dad: det er vel 700 m til busstpet , og 300 m til trikkstopp,et

Mom: det er enda verre å trille barnevogna gjennom snøen til barnehagen enn å bruke sykkelen fordi hjulene er mindre

Dad: da tror jeg ski hadde vært bedre

Mom: hadde tatt minst 50 min å komme meg til sluppen fra når jeg går ut av døra, minst. Fordi man må rundt elva

Dad: byåsen er nesten like desentralisert som områdene utenfor trondheim

W: hva er nærmeste stopp på arbeidsplassen din, Mom?

Mom: nå har de bygd ut et nytt stopp, så det er vel det stoppet. Men før det var det kropanbrua. Men det er fortsatt dårlig bussforbindelse på sluppen ift hvor mange som jobber der. Det er mye nærmerer/kortere avstand å gå. Det er egentlig dårlig tilrettelagt for sykkel og gående. Det er veldig bilvennlig. Så det er ikke rart at mange kjører.

W: ja,, området virker ganske industrielt ennå. Så, det er litt pussig at kontorene ble plassert der

Mom: ja det er det. De har en ambisjon om å gjøre det om til en ny bydel da, med boliger og sånne ting. Det har også vært noen forslag om å legge veien under lokk. Da kunne det bli bra, om de hadde gjort det.

W: angående buss, både kjøretøy og arbeidskraft fra sjåfør er dyrt. Det å gjøre det mindre og teknologien blir billigere, kunne det potensielt bli billigere for busselskap og kunder, å heller ha en liten buss som kjører rundt i nabolaget, slik at det blir en nettverkseffekt, slik at du slipper å vente så veldig på kollektivtransport.

Dad: problemet med kollektivtransport er at det verken går hvor du vil, eller når du vil. Så den løsningen du skisserer nå samt f.eks i forbindelse med en app da, med hvor man skal til/fra, så at det er en buss som tilpasser dine behov der og da, det kunne vært en kjempe løsning.

Mom: ja, det kunne det vært.

Dad, Mom: de har på en måte gjort det motsatt nå

Dad: de har bare videreført den tradisjonelle måten å gjøre det på. Øke størrelse på busser

Ser man på bussene i sentrum, så er ikke alle så veldig fylt.

W: så det ville vært en bedre idé med flere avganger, men mindre busser utenfor rushtid?

Dad: nja, hvor bra er det egentlig å ha de metabussene som tar så mye mer plass. Hvor mye mer kapasitet har de egentlig, når mer av bussen er ledd. Og nå skal seteplassene ha setebelte, som minker ståplasser. De er også mindre fleksible [i svingene], og kjører saktere [i svingene].

Så den ideen med lokale mini-busser er en kjempeløsning.

W: ja, en buss som kan ta deg raskest mulig til et hovedstopp

Dad: mhm, er bra for eldre også. For dem er det et mareritt å skifte buss, ettersom de risikerer å stå og vente i lengre tid. Men de har noe nabolagsbusser i asker, der moren min bor. Den plukker opp folk, spesielt eldre, som skal til sentrum f.eks. Og da er det egentlig bare å stille seg i veikanten og bli plukket opp.

W: dere nevner sykling som en grunn til aktivitet

Dad: også våkner man opp på morgenen av det

W: litt som en naturlig kaffe?

Dad: ja, også velger man selv for hardt man skal sykle.

W: for om du slapp å tenke på parkering, men kunne delt bilen med en familie i nabolaget på vei til jobb. Ville du gjort det?

Dad: jeg ville fortsatt syklet. Alt som krever koordinering med andre er tvilsomt, som når man må planlegge å dra fra jobb og hente barn. Med sykkel kan man dra når man vil, og det krever lite planlegging på forhånd. Det er også problemet med busser, det er et tidspunkt å forholde seg til.

W: ville dere sendt ungen deres til selvkjørende bil til tiller eller hvor en besteforeldre er?

Dad: om man først antar at når man først lanserer selvkjørende biler så må man forvente at de er sikre, for da ville ikke det vært et problem i seg selv.

W: også kan man sette på facetime i bilen slik at man kan snakke med ungen

Dad, Mom: hahah

Dad: det er spennende det med selvkjørende biler. For sikkerheten så ser jeg på menneskelig feil som den største trusselen, så om biler kan kommuniserer med hverandre, så hadde byen blitt sikrere da, så lenge det fungerer.

Del 3

om kollega som syklet masse, og hadde fat-bike

W: tror dere en hvilke som helst nystarta familie som dere, kunne kjøpt slike sykler som dere? [intensjon å nevne økonomi til å ha slike sykler, men det kom ikke frem]

Dad: hvis man ikke vant med å sykle?

W: eller, nyutdannede som meg, at man skal rett ut i jobb...

Mom: jaaa

Dad: men du sykler ikke til vanlig?

W: nei, det gjorde jeg før. Bor på sluppen, og syns det er langt

Dad: hadde vi bodd lenger unna, hadde ikke vi sykla. 6km er bra avstand

Mom: å sykle fra sluppen til byen er 6 km, men det koster meg ingenting fordi det er så flatt. Jeg tror det er flere som sykler til barnehagen i byen eller andre steder det er flatere

Dad: hvis man bor på ranheim eller lade, så er det flatere

Mom: ja, for det er ikke så mange som sykler med ungene sine i vår barnehage

Dad: pluss at de har den barvei-standarder der. Men det er sånn vanesak. Er man over den terskelen er det lettere samt at man syns at det gir en noe [å sykle], en bra start på dagen eller oppleves mer tidseffektivt.

W: Du nevnte sånn idrettskonkurranse, om det hadde blitt mer populært, tror du fler hadde begynt å sykle og transportere seg så aktivt?

Dad: f.eks på arbeidsplassen min så har vi en lokal sykle-til-jobb aksjon hele året, i motsetning til den nasjonale, så har vi den hele året.

Da registrerer vi om vi har syklet, gått, løpt, og da får vi lodd for det som man vinne premie på. Vinner kåres da to ganger hver måned som får et gavekort på xxl f.eks. Da har ikke antall km noe å si, men hadde man lagt på i tillegg for å få et konkurranseelement ut av det, så hadde det kanskje trigget noen da. Vi deltok også i den nasjonale sykle-til-jobb aksjonen noen år da

W: hvis man får med km, kan det bidra til at det trigger de som ellers bor lenger unna til å sykle?

Dad: for meg har det kunne bidratt til at jeg syklet rundt i marka før jobb. Jeg tviler på at de som ikke sykler fra før bryr seg så mye om den konkurransen da. Er mer som om de skal sykle eller ikke, så er km en annen sak først etter det. Det trigger nok sannsynligvis de som sykler fra før av. men de som sykler fra før kommer sannsynligvis til å sykle mer. Da er det konkurranse mellom seksjonene, og da vant vår seksjon flere år på rad, mest på grunn av en fyr vi har. Jeg sykler ca 2500 km i året, mens han ligger på 6000 km. jeg har en annen kollega på 8000 km i året.

W: er dette sånn birken-typer?

Dad: ja, delvis, iaf sånn trondheim-oslo typer. For det er noe man skjønner etterhvert, at hvis man vil ha flest antall km, så kjøper man en landeveissykkel for flest mulig km på kortest mulig tid.

W: Så disse konkurransene er ikke alltid det å komme i høy puls som er fokus, men det sosiale?

Dad: nja, er forskjellig hva som trigger en, men det sosiale aspektet vil vel funke for de fleste. Konkurranse vil ikke lokke alle. Folk flest er ute av å gjøre noe de mestrer, så om noen blir pressa inn på noe de ikke mestrer, så vil vel konkurranse å ha motsatt effekt.

Om man arrangerer en tur en sykkel tur i marka, f.eks, som vi hadde en gang via jobb. Og da tok vi følge fra jobb og kom frem til en hytte der, og da blir det sosialt.

Del 4

Dad: for lengre avstander kan det være krevende å være gjennomført med å sykle overalt hele tiden.

W: ja, ikke at man må heller

Dad: nja, det er en slags målsetting da. At man begrenser bilbruken mest mulig, for min del iaf.

W: hvor kommer dette målet fra?

Dad: nei, ja, for min del har jeg vokst med å gå eller sykle hvor jeg kan. Også var jeg ganske sein med å ta sertifikatet, jeg var sikkert 30 før jeg tok lappen. Så det vil si jeg har klart meg uten bil hittil, eller bare sittet på med noen. Det gjør jo at jeg har syklet mye fra før, overalt.

Del 5

starter å reorde midt i samtalen

Mom:...også er det det med miljø

Dad: men også tid! På jobb, på sommeren spesielt da. Kun idag brukte jeg 13 minutter å sykle til jobb. Og bil klarer knapt å konkurrere med det. Også er det dyrt å parkere på jobb. Tror vi har sånn avtale med trd parkering, hvor vi får parkere 10 ganger i mnd for 50 kroner hver parkering. Men utover det må man betale vanlig pris, som er 200 kr dagen. Hvis man da ikke har sånn månedsavtale på jobb.

Tanken er at brattøra skal være mer tilgjengelig for kollektiv, men kollektivt for meg er helt utenkelig ettersom det tar 45 min per vei.

Mom: det gjør det med meg og, 50 min med buss.

Dad: man bytte fra trikk til buss, og begge deler midler tar også tid. Jeg har prøvd ut alle mulige kombinasjoner, og det tar like lang tid, 45 min. Worst case med sykkel er på vinteren og at jeg skal hente, da er det maks en time begge veier til sammen. Kollektivtransport er kun interessant om man absolutt må.

Det ble sagt at gjennomsnittsfart på en buss er 25 km/t, men med metabuss blir 27 km/t. Og tenker man elsykkel perspektivet så er det 25 uansett. El-sykkel er i mine øyne det beste transportmiddelet i en by innafor i relative korte avstander. Ingen kan konkurrere ift fleksibilitet og parkering, ikke kø, kan bruke gang- og sykkelfelt.

W: når det er så dyrt å parkere, hvordan reiser kollegaene dine da?

Dad: de aller fleste enten sykler, går eller tar kollektivt. Vi har mange på jobb som bor et stykke unna. Vi har folk som bor i melhus og skaun....den ene retningen. Flere som bor på stjørdal. Tror de lengst unna er fra levanger

Intervju 2

outside recordings

I små glimt i løpet av intervjuet er det innspill fra både kid1 og kid2 om ting de ønsker å dele med Mom og Dad.

Del 1

*snakker om dieselbilen deres og 'Dieselgate' til Volkswagen. Har vurdert elbil, men stasjonsvognen rommer barnevogna bra nå. Snakker også om andel barn som er via **** ordning og hvilke som er barn som går der pga lokal plassering*

Mom: vi har el-sykkel som "bil nr 2" så det veier jo opp litt [for å eie en dieselbil].

W: Går det oppover til barnehagen?

13:50

Dad: opptil ****, og så går det ned igjen på **** sida.

Mom: man kan kjøre rundt også, forbi circus shopping.

Dad: barnehagen er omtrent på denne høyden, tror jeg

Mom: jeg kjører rundt. Det er så mye veiarbeid, så jeg kjører rundt ved dronning maud og rundt og opp den veien der. Så jeg har ikke så mye høydemeter når jeg kjører den veien. Men jo, jeg tror den kjappeste veien er rett over **** der.

W: er det flere retninger man kan nå barnehagen på?

Mom: der må man inn den samme rundkjøringen. Det er en del veiarbeid og enveiskjørt som bestemmer, spesielt, veien hjem etter henting.

tegner på kart

W: hva blir tida frem og tilbake?

Mom: korteste er 5 min, men ved å kjøre rundt pga byggearbeid, så blir det 7 min

W: når leverer du ungen i barnehagen?

Mom: det er som regel Dad som leverer, men hvis jeg leverer så, leverer jeg tidligere enn vanlig ca 07:15. Jeg pleier å hente på ettermiddagen.

Dad: jeg leverer ca 07:30

Mom: fordi jeg skal være på **** kl08.

W: pleier du, Dad, å sykle?

Mom: Dad sykler og jeg kjører bil

Kartet mangler gang- og sykkelveger, så det blir en omtrentlig rute

W: hvor lenge har det vært stengt [i gate nær hjemme som hindrer naturlig rutevalg]?

25:37

Mom, Dad: 2-3 måneder? Eller lenger, føles som hele høst nesten

Dad: i begynnelsen fikk man lurt seg gjennom, men nå har de stengt av helt.

W: jeg glemte å recordere da du sa de minuttene

Dad: ja, 8 min tilbake til hjem for å legge fra meg sykkelvogna, og 5 min til jobb

W: er det mest på mandager, det er aktuelt å trene?

Mom: eller nei, men jeg synes det er så deilig å få trent på mandag, så har man gjort det. Har også prøvd noen ettermiddager på ons dag, før legging

W: så du må dra hjemmefra 7:15?

Mom: ja, helst 7:10. Man får en pussig døgnrytme når man får barn, vi legger oss 21:30-22. Eller jeg da, du Dad legger deg litt senere.

W: ja, blir fort sånn at de styrer hverdagen. Når må du være på jobb, Dad?

Dad: prøver å være der rundt 08 da

W: er det de samme tidene resten av uka?

Dad: en helt vanlig uke, så leverer jeg mandag-torsdag, også leverer du Mom på fredag. Også henter jeg bare tirsdag, stort sett

28:40

Mom: men vi henter litt tidlig da, det glemte vi nesten å si, vi henter sånn 14:30-15:00 tida. ja, bortsett fra tirsdag da vi henter etter 15, og jeg jobber til 15:30. Jeg går tidlig de andre dagene for å hente tidlig. Det er et bevisst valg

W: dere er flinke med å stå opp tidlig

Mom: vi har to små vekkerklokke som ringer 05 og 06.

W: hva gjør man så tidlig inntil klokka er....

Dad: vi bruker litt tid på badet da også spiser vi frokost, og hvis vi har stått om veldig tidlig tar jeg meg en kopp kaffe og begynner klokka å nærme seg 06:30-07, og da kan vi tenke å begynne å dra til barnehagen. Så hvis vi står opp tidlig, så må vi bare koordiner tida. Lese til bøker

Mom: ja, han [kid2] holder på sitt han altså. Pusle rundt

31:10

Dad: det sjeldent han sover noe lenger enn kl06. Og hvis han ikke har våkna innen 06:10, så ringer vekkerklokka og da må vi stå opp likevel.

W: hvordan er det, når klokka ringer og de vil sove videre?

Mom: nei, det skjer sjeldent. Hvertfall aldri han, men hun [kid1] kanskje littegrann. Det pleier å gå bra

Dad: han er så liten at han protesterer ikke om vi tar han ut av senga

31:40

W: hva mener du med at 'han er så liten at han ikke protesterer'?

Dad: når dem bli litt større kan det begynne å bli vanskeligere å få dem opp av sengen

W: fordi de er fysisk større?

Dad: er mer sånn at vil noe annet, også skal de bare...

Mom: vel med han minste [kid2] så er han bare kjempeglad med det begynner en ny dag

W: du sa dere kunne bruke litt på badet, hvor lang tid er det faktisk snakk om? Hva er worst case, og hva er best case?

Dad: nå har vi det vanligvis ikke travelt da, så det er ikke noe poeng å bruke kort tid. Så det kan fort blir en ½ time så har jeg dusjet og gjort meg klar selv, også har de fått skiftet og sånn

Mom: nå har de sånn egen lekekasse på badet da. Så de holder på med lek der oppe og

W: føler du deg noen gang stresset med å komme deg ut av dusjen fordi de er der?

Dad: nei, ikke med mindre at han skal hive ting i do eller noe sånn, eller rive ned ting. Så det er mye rart som kan skje. Når de er yngre enn han, så pleier de gjerne å prøve å komme seg inn i dusjen og det kan være litt stressende, altså å prøve å holde døra med foten samtidig som du dusjer. Men akkurat nå så er det mest sånn at han leker med ting og ikke gjør så mye...stressende. Da er det ikke så farlig, og jeg kan bruke litt tid

Kid2: ai

W: hva gjør kid1 samtidig?

Dad: vanligvis, normalt så har jeg og kid2 stått opp og gått på badet mens hun og Mom sover videre. Noen ganger våkner kid1 og kommer inn på badet. Hun kommer da inn på egenhånd. Kid2 kan ikke åpne døra selv, ettersom han ikke er lang nok. Men ja, så det varierer litt. Så hvis vi har stått opp litt tidlig, så sniker vi oss ned og lar de andre sove lenger

33:51

Mom: vi er en ekstremt rutinepreget familie da, men vi har på en måte et barn hver på et vis, som vi har ansvar for på natta. Kid1 har vært litt mamma trengt særlig ved amming av kid2, da ble hun mye sjalu og sånn. Og det har ført til at hun noen ganger bare vil trøstes av meg da. Og da jeg skulle slutte å amme kid2, så var mye kid2 med pappa, for å avvenne ammingen. Så om natta så tar jeg kid1 og pappa kid2, og de sover ikke sammenhengende om natta

W: sover dere hver for dere da?

Mom, Dad: delvis

Mom: vi starter i samme seng, også våkner man hvor som helst

W: så om natten reiser dere opp av senga og går ender da opp et annet sted, hvorfor det?

Mom: eh, de våkner opp

W: på morgenen?

Mom: nei, på natta

Dad: ja, de skal trøstes

Mom: ja, de gråter, og jaja

W: hvorfor det?

Dad, Mom: haha, fordi de er barn. Der tror jeg det er store mørketall på foreldre som ikke får sovet [sammenhengende]

Dad: er hele unntaket om man sover sammenhengende på natta

Mom: jeg har ikke sovet sammenhengende en hel natt siden september 2016, men det er jo sånn det er

Mom: jeg er mye innom helsestasjon og sånn på facebook, og da, om jeg husker rett, så var det en sånn undersøkelse om at ½ eller en ⅓ av alle under 4 år sover ikke gjennom natta, så det helt normalt at våkner. det tar lang tid før de greier å sove en hel natt. Så det gjør ikke våre barn da, så skal de har trøst, og da er det veldig greit å putte en i senga vår

W: hvordan er det å trøste dem, går det raskt?

Mom: ja, det pleier å gå ganske fort, iaf med kid2. Med kid1 *ser på Dad* så er det vel så lenge hun får litt kos, så er det greit.

Dad: og kid2 er så liten at om hvis dynen har rullet litt rundt og han ikke har den over seg, så blir han kald og begynner å skrike, da er det bare å legge på dyne igjen.

Mom: eller om de tørst f.eks

W: dette veldig interessant. Det har åpnet seg en ny verden for meg

Dad: ja, det er store forskjeller mellom før/etter barn ja. Det var noe forskning på at i løpet av de første fem årene med barn, så forstyrres foreldres søvnrytme ganske mye. Så det tar jo ganske lang tid før vi kan sove som andre folk gjør uten forstyrrelse. Men det er store forskjeller på før og etter de blir 2 år, og etter 4 år kanskje.

Mom: det er rart hva man blir vandt med. Det er en absurd tanke å bli glad av å kunne sove til kl 06 om morgenen. At det er lenge. Man blir også vant til at om sønnen har vært litt dårlig så tar man bare en ettermiddagslur. Så det går seg til

Dad: det hender besteforeldre kommer og hjelper til med legging. Men de bor da bare 30 min unna med bil

Mom: som når jeg f.eks skal jobbe sent eller har en avtale eller noe. Så kommer de innom

W: wow, så greit

Mom: ja, det er gull verdt. Også har vi ofte hatt den situasjonen at en av barna er syke, så da må en av oss være hjemme. Da har det ringvirkninger på rutiner for henting og levering, ettersom vi pleier å være to om det

W: hvor lenge jobber du, Dad?

Dad: jeg kommer som regel til 15, også jobber jeg ekstra på kveldstid etter leggingen. Vi prøver å få spist litt middag i 15:30 ti da

W: så om dere henter 14:30, da er det en time uten mat?

Mom: de får et måltid i barnehagen sånn ca kl14. Frukt og brødsriver og litt sånn.

Dad, Mom: så det er ikke alltid de er så sultne etter barnehagen

Mom: også spiser de varm lunsj i barnehagen 4 dager i uka. Så da er det ikke så super nøye med hva de spiser til middag

W: hvordan er med trafikken, å komme seg til melhus?

Mom: ja det kan jeg svare på! Hvis jeg drar herfra ETTER kl.07:30, da er det masse kø. Så man bør være ute av byen, eller iaf ute på E6-en ut innen 07:30. Så mellom 07:30-08 er det kø fra byen og ut til sluppen, hvor det løser seg litt. Nå kjører jeg da ut på **** der, da starter det allerede å tetne seg. Og der hvor de to E6-ene møter hverandre, der løsner det seg som regel

Mom: Så å levere barna i barnehagen tidlig er ganske deilig med tanke på trafikken

Mom: angående valg av rute, jeg la inn en detalj her, at jeg ikke kjører rett ut på hovedvegen med en gang, men kjører ut på neste mulighet.

peker på tegning

Mom: for der er det lysregulert kryss. Å komme seg ut på **** her på morgenen, da er det altfor mye trafikk. Det lønner seg å kjøre til lyskrysset. Er da mye kø på morgenen og ved 15:30- 16. Jeg kjører mot køen både morgen og kveld, ettersom det er mange som skal inn i byen på morgenen og folk som skal ut på ettermiddagen. Så, vi er relativt heldig som kjører mot rushtrafikken

Mom: det har hjulpet med ny vei da, men det står ofte fremdeles kø. Men det har sikkert hjulpet med at flere velger kollektivt vil jeg tro uten å ha tenkt så mye på det

W: er du heldig på vei hjem også?

Mom: ja, for da drar jeg hjem tidlig.

Mom har hatt valget å velge hvilke timeplan hun vil ha, og da har hun valgt å starte og slutte tidlig

W: interessant! Et litt annerledes spørsmål, hva syns du om metrobussen?

Mom: nå har ikke vi fått brukt de bussene så mye, ettersom når vi først busser herfra så er ikke linjene utenfor kjørt med metrobuss. Det sjeldent vi har hatt behov for metrobuss, men tanken er kjempegod! Jeg blir sprø av all den kritikken den har fått, fordi jeg heier på kollektivt jeg. Jeg skjønner jo at det er noe misnøye da, spesielt for de på melhus, hvor det var folkeaksjon angående buss 38, eller noe sånt. Det virka som folk var veldig irritert. Jeg har ikke satt meg så veldig inn i saken, men som jeg har forstått det så hadde lokale i **** direkte buss til byen før, men så har dette blitt endret tror jeg. Men sånn ellers tenker jeg buss er bra

W: mhm, jeg har fått inntrykk av det varierer i hva folk mener om busstilbudet

50:24

Mom: sånn på fast basis brukes ikke vi bussen mye, vi sykler eller kjører bil. men feks jeg har kjørt buss i dag og i går, og før gikk vi mye til byen [midtbyen] før vi fikk barn. Kid1 klarer ikke gå alene, så hvis vi ikke hun skal i vogn så tar vi buss. Så vi bruker buss mer nå etter vi fikk barn. Også syns jeg det er mye deiligere å, før da, vi jeg skulle på sirkus shopping så satt jeg meg alltid i bilen. Men nå med vogn, er det mye lettere å bare trille vogna rett på bussen *svosj*. I stedet for å pakke ned vognen i bilen. Så jeg bruker buss mer pga barna ja.

W: ja, for det å pakke ned en vogn, hvor lang tid tar det?

Mom: nja, tar vel ikke noe mer enn 5 minutter da. Men det er et sånt ork, sånn tiltak. Også liker barna å kjøre buss, de synger "hjulene på bussen" og syns det er kjempegøy å kjøre buss. Så det er en fin aktivitet å få gjøre med dem. De blir så fornøyde. Man kan bare spørre om de vil kjøre buss, og da svarer de "JA!".

W: du nevnte at Kid1 ikke kunne gå alene, hva mente du med det?

Mom: at hun er for liten til å gå langt til fots. Men hun klarer å gå altså, hun har gått hjem fra bakklandet noen ganger. Nesten hjem fra solsiden i går. Men hun kan fort bli sliten og grinete.

W: hvor langt er det snakk om ca, sånn 200 m?

Mom: nja, la oss si 500 m da. Men det blir fort bedre nå ettersom hun blir større. Så nå bruker vi vogn for hu fremdeles

i ettertid, har sett at bakklandet-hjem er 1,1 km, og solsiden-hjem er 1 km

jeg prater om hvordan transportmodeller funker, og at detaljer om barns karakteristikk spiller inn på hvordan familier reiser

Mom: selv har vi pleid å gå til byen og innimellom kjørt bil dit pga en anledning eller behov. Ellers har vi kjørt bil til kjøpesenteret og sånt

W: mhm du vente du tar mer buss etter du fikk barn og, du sa du tok buss i dag?

53:35

Mom: ja, fordi jeg har ferie. Så idag kjørte vi buss til sirkus shopping frem og tilbake, og i går tok vi buss til Leos lekeland. De [barna] har sånn søskenvogn hvor begge to kan sitte, og da skulle kid2 sove kl12, som han pleier å gjøre, og da fant vi ut at da ville bil vært vanskelig for da måtte du lempe ungen i bilen også sovner han og etterpå er det fare for at han våkner. Da er vogn mye mer hensiktsmessig. Så igår gikk vi hjem da derfra via solsiden

W: interessant, det er de detaljene vøtt

Mom: som da vi på søndager, den gang vi hadde hund, da kjørte vi bil opp til marka, gikk tur, og kjørte hjem, men nå med den sovinga mellom kl 12-13:30, og da kommer vi oss aldri på søndagstur i skogen for han skal sove. Da kan det bli vanskelig med inn og ut av bilsete.

****W snakker mer om marka****

Mom: så sånne turer [i skogen] er noe jeg savner da

W: hadde dere hund? Hva skjedde med den?

Mom: han døde, av alderdom. Han var 11 år

W: har dere...nei, da betaler dere enkeltbillett da?

Mom: ja, jeg har ikke satt meg inn så veldig om det ville lønt seg, men kanskje egentlig ikke. Det var noen som snakka om at du må ta ganske mange turer før det faktisk lønner seg med sånn kort. Og vi tar vel i gjennomsnittet buss en gang i uka ,

W: hmm, ikke sant, da lønner seg ikke

W: nice. Når er det føles mer hektisk i løpet av dagen? Syns du?

Mom: nja, kanskje når vi skal ut av huset, men egentlig går det veldig greit pga gode rutiner. Men det var noe mer raserianfall i høst, da var det litt mer slitsomt, men det går jo egentlig greit. Eller med folk [barn] som klatrer og slår seg overalt, da er det jo alltid hektisk. Alltid når de er våkne. Eller når man skal hente i barnehagen som en person, og skal hente de to, spesielt når de ikke vil hjem. De er på to forskjellige avdelinger, og de vil ulike ting. Akkurat nå er de ikke de mest fornuftige menneskene, de er jo 1 og 3 år, som da det er ikke alltid så lett å argumentere med. For da kan være mye bestemte meninger

(Har valgt å inkludere kontekstuell samtale og handlinger for underholdnings skyld)

Kid2: Mam, mam...mam!!!!

Dad: *til Kid2* vent litt da

Kid2: MMMHMMHMM!!!

Mom: mam, betyr vann da

Kid2: maam, eh, eeeeeeeehm, ehem, mam mam mam

W: Kid2, du har jo vann i koppen din

Kid2: *nesten på gråten* mahm-mahm-mahm

W: hva er det han ville nå?

Dad: vanskelig å si

Mom: det, ikke sant, det...også når man er så liten så..

Kid2: dat-dat-aaaa

Mom: man får jo egen vilje og tanker, også er det ikke lett å få formidla det

Kid1 og kid2, heller vann mellom to kopper, og forhandler om å få mer vann å helle

Mom: men nå skal vi prøve å snakke med W skjønner dere, så kan ikke dere forstyrre

lyden av nattasang spiller i bakgrunnen

Del 2

W: det er ikke så mange busser som går herfra, virker det som?

Dad, Mom: er vel 28 og 25 som går her

W: hvordan reiste dere som barn? hvis vi starter med en av dere

Mom: vi er vel så gamle at vi ble lagt i en bag i bagasjerommet, det var jo sånn den gang. Det var ingen barneseter, ingen, bare puttet oss i en bag og satt oss inn i bilen. Det var noe sånt vi diskuterte med dine [Dads] foreldre. Jeg er fra landet, og det var vel du [Dad] òg, så det var mye bilkjøring, også sykla jeg 3,5 km til skolen på sommeren, også ble jeg kjørt på vinteren (snø). Også begynte jeg å ta buss da jeg begynte på videregående

W: 3,5 km med sykling?

Mom: å nei, tror det var 3,3, også var bussgrensen på 3,5 km, så det var like før vi fikk buss. Men det var langt ja. Og etter det tok jeg buss 7 km til videregående. Jeg tok lappen da jeg var 18, og kjørte mye bil

Dad: jeg gikk det siste året i barnehagen, også fikk jeg lov å fortsette å gå til skolen. Også fikk jeg lov å sykle til skolen etterhvert.

W: gikk du alene til skolen?

Dad: jada, vi var 7 år da vi startet på skolen på den tiden. Så det [gå alene] tror jeg vi stort sett gjorde. Men det varierte litt, det var noen dager vi hadde dagmamma, så...husker ikke helt, men det var ikke såpass store avstander at man trengte bil

W: og det har vært sånn helt siden du startet på videregående?

Dad: ja

W: man kan finne frem via sykling, gåing?

Dad: ja, det var en 1km, maks

Dad går og fikser chromecast som ble revet ut

W: var det en stund du flyttet bort fra hjembyen?
3:15

Mom: ja, da bodde jeg litt her og der. Jeg pendlet et par år til ****, også flyttet jeg til **** og der kjørte jeg buss og gikk. Deretter flyttet jeg hit. Da begynte jeg å kjøre bil ganske kjapt. Dad hadde bil da vi ble sammen. Kjørte mye bil ja, og generelt glad i å kjøre bil

W: Dad hadde bil..

Mom: *til Dad* du kjøpte deg bil da du var sånn 28 eller noe sånt

Dad: mhm, ja, noe sånt kanskje

W: bodde du i Trondheim da?

Dad: ja

W: ville dere latt barna reise som det dere gjorde den gangen?

Mom: nei, ikke sånn bag i bilen. Jeg husker da Kid1 var baby og jeg diskuterte med svigermor om behovet for barnesete i bilen. Selv på korte distanser som værnes-stjørdal skal det være barnesete, mener jeg. Så det er noe generasjonsforskjeller angående syn på sikkerhet. Det er helt uaktuelt og ikke bruke barnesete og bilbelte. Man tar ikke den risikoen idag, men da vi vokste opp var jo det helt normalt. Men sånn var det med ganske mye

W: hva med når de kommer til skolealder? Vet du hvilken skole det blir da?

Mom: det er egentlig ****, men så håper vi får begynne på **** for det er nærmere og på vei til Dads jobb. Da får de nærmere vei, selv om det ikke så store forskjeller da. Er ikke langt til ****, men det føles litt tryggere med lyskryss her enn å måtte gå...ja, uten regulert trafikk

W: så skolevalget er mest basert på sikkerhet/trygghet?

Mom: ja, det tenker vi mye på. Før og etter vi fikk barn, da har perspektivet endret seg en del. Har aldri bekymret meg så mye om vær og føre, men nå, mye. Og f.eks, det er ikke så mange som stopper på dette fotgjengerovergangen ****, eller det kjennes iaf sånn når man er ute med barnevogn. Man blir ganske irritert på at folk ikke stopper, jeg hadde blitt irritert uten vogn også for så vidt, men det føles litt annerledes etter vi fikk barn. Jeg kjenner på et ganske sterkt instinkt for å passe på dem for enhver pris, på en måte

W: kan det være at bilistene ikke ser?

Mom: ja, evt at de er på telefonen mens de kjører. Det minner meg på at jeg så en dame kjøre og samtidig være på mobilen. jeg skjønnte at hun ikke fulgte med, så jeg latet som at jeg skulle gå ut i veien, jeg gjorde det ikke, men hun bråbremsa. Hun ble såpass satt ut at hun måtte stoppe nedenfor i veien for å puste ut litt

vi småprater om bilister og gående

W: hvordan gjorde dere dere klare på morgenen uten barn? Når sto dere opp?

Mom: jeg skulle fremdeles på jobb tidlig, kl 0730. Jeg sto opp senere, spiste frokost på jobb. Men vi hadde den hunden, som måtte gå ut på morgenen. så det var noen å ta vare på da òg

W: hvem pleide å lufte hunden?

Mom: det var som regel meg på morgenen, og deg [Dad] på kvelden. Vi hadde litt rutine på det. Men du [Dad] var også på jobb til fast tid, kl 08 på jobb?

Dad: mhm

W: hvor lenge gikk dere med hunden ca?

Mom: nja, kvarter på morgenen. Også gikk du [Dad] lenger på kvelden

Dad: 20-30 min på kvelden, opptil tre kvarter

Mom: har var en liten terrier, så han trengte ikke fryktelig lange turer. Han var heller glad han slapp om det var vått ute

Mom: det var en periode vi hadde hund og et barn, og det var så vidt det gikk. Særlig da han var gammel og sliten, og måtte ut på natten noen ganger fordi han ikke lenger klarte å holde seg. Han levde et godt liv

Dad: det hendte det var krise med både hund og baby [gråter, hylar], noen ganger, men heldigvis ikke så ofte

W: pleide dere å dra på skogstur?

Mom: vi prøver, men det er ikke så mye, men Kid2 skal sove, så det blir ikke mange turer. Jeg gleder meg til de blir litt større, så vi kan dra igjen. For det er noe vi er veldig glad i, komme oss ut på søndagene

W: så, det blir seint å gå på tur etter 12? Eller hvor lenge sover han?

Mom: han sover til 14. Man kunne tatt det etter, men da skal man fikse middag

W: og da spiser dere middag...? Eller hvordan er det i helga, kl16?

Mom: rundt der

W: ja. Det er en veldig liten luke for tur, 2 timer.

jeg finner nytt spørsmål imens

W: hvordan reiser andre familier som dere kjenner? Hvis du tenker de nærmeste da

Mom: ja, f.eks vi kjenner en familie på ****. De har ikke bil, de kommer seg i alle fall aldri ut i marka og sånne type ting.

Dad: han har sånn hjemmekontor, og bruker for det meste buss. Barnehagen er også rett i nærheten

12:51

Mom: ja, så de klarer seg ganske greit uten bil. Det hender jeg er i bymarka på veldig korte turer uten dupp [sovelur], at vi drar og spiser vaffer og sånn, og det noe vi ikke spør dem om for vi vet det blir mye logistikk for dem å komme seg på sånne ting. Ellers, om vi tenker på barselgruppa, barnehagegjeng...

13:23

Dad: er ganske mange som kjører til barnehagen. Er noen med sykkelvogn, sånn 2-3 stk som står der (men noen tar med sykkelvognen hjem, som Dad i dette tilfelle).

Mom: noen som bor nærme og bare går, og tar bussen videre på jobb. de fleste vi kjenner har bil. Så det er heller unntaket å ikke ha bil. Også har vi en vennefamilie som er med i bilkollektiv

W: er det noe de alltid har gjort, eller er det nå i det siste?

Dad: de har vært med i bilkollektiv før de fikk barn òg

14:26

Mom: generelt har jeg fått inntrykk av at byfolk har en bil, mens der jeg kommer fra var det to biler i husholdningen, en mammabil og en pappabil. Og sånn er det til dels ennå i ****, som broren min som bor der, de har to biler. Mens her har folk en bil

Dad: mhm, det er ikke så store avstander, så det er lett å sykle eller busse. Det er ikke alltid så lett å sykle motvind da, men..

W: hva slags utstyr har du på sykkelen som gjør det lettere å sykle på vinteren?

Dad: piggdekk. Det fungerer bra så lenge det ikke er mye nysnø, dyp snø. Da kan det være vanskelig å komme frem

W: hva syns dere om måkingen som staten eller kommunen gjør?

Dad: det er skjevt fordelt, her **** måker de hele tiden.

Mom: nå ble jeg usikker om det er fylkes eller statens ansvar, men det er hvertfall ikke kommunal

Mom, Dad: men smågatene er kommunale. Og det er ofte litt dårligere måkt

Dad: de [smågatene] er jo vanskeligere fordi de er mindre og det mer parkerte biler i veien. Så der kan det ta en dag eller to før det er måkt [etter snøfall]

Mom: men de overdriver i **** og dessuten saltet altfor mye. Den hekken og alt grønt her, det er blitt skrevet om i adressa at de fine trærne langs veien er i ferd med å dø pga de store mengdene med salt som blir brukt hver vinter. Så vi har prøvd å plante en ny hekk, fordi den er så ødelagt, og det var den da vi kjøpte huset. Men hekken dør og dør, pga saltet. Også stakkars hunden, på de verste dagene om vinteren, kunne ikke gå i **** for saltet etset på potene hans, så vi kunne gå i smågatene. Så det er såpass mye mengder salt som sjeldent kan være bra for dyr, sykler, vegetasjon. Men det er heldigvis blitt debatt ru ndt det, så kanskje det blir endringer

diskutere salt, is, brodder, barasfalt-standard og piggdekk

Dad: det kan være at holder seg til bar asfalt for at ikke flere må kjøre med piggdekk. For man må kanskje ha en høyere andel biler med piggdekk for å rive opp snøen, siden hardpakka snø ikke er noe særlig for piggfrie dekk. Og siden de har et mål om at færre skal kjøre med piggdekk så er det kanskje ikke sås mange løsninger som fungerer enn salt

Mom: hva med de kjemikalierne som var prøvd ut i København som skulle være mer skånsomt mot vegetasjon

Dad: det er litt forskjell mellom københavn og trondheim da. Sånn med tanke på bakker og snøfall

W: hva syns dere om bompenger?

Mom: ja! Kjør på. flott . jeg betaler masse bompenger nå. Men nå som jeg kjører rundt med den forurensende bilen min, så får jeg søren meg bare gjøre det, det er jo insentiver for å bytte til elbil, men nå som vi trenger stasjonsvogn, så er det [bompenger] noe vi tar oss råd til.

19:37

Dad: elbil er sikkert noe vi får rett før elbilene også må betale bompenger :)

Mom: vi kjører mye bil i dette landet her. jeg syns det rettferdig at vei er finansiert av de som bruker vei

W: merker du på reisepåvirkning i ulike sesonger?

Mom: hvordan tenker du da?

W: at sykkelen var sensitiv til snøfall vs bart

Mom: jada, det tar lenger tid når det er glatt. Også må man skrape ruter

Dad: jeg kjørte til barnehagen en av de verste snødagene. Da sto vi i kø et kvarter

Mom: fordi en buss hadde kjørt av veien, eller to busser på likt

W: aaah

Dad: da kunne det ha gått forttere å karre seg gjennom med sykkelvogn

snakker litt om snørekorder

W: Mom, hvordan er det å finne P-plasser på jobb?

Mom: det er greit. Vi har gratis parkeringsplass for alle

W: er det noen som må betale for å stoppe der om de ikke jobbet der?

Mom: nei, gratis for gjester og ansatte. Men er ikke mange som kommer dit om de ikke må. Det [arbeidsplassen] ligger litt utenfor sentrum. Pleier ikke å være hensikt for noen å parkere der. Mulig det endrer seg etterhvert

W: hvordan da?

Mom: de skal få ny skole, så det kan bli noe endringer fra fylkeskommunens side om at evt ikke vil at det skal være gratis parkering. Men det er ikke veldig nært forestående

Dad: elevene kjører også

Mom: ja! Er noen elever som kjører traktor til skolen. Så du vet du jobber på landet når det er et transportalternativ. Traktorene får ikke parkere på vanlig plass, de må parkere et annet sted

Dad: på et jorde eller noe

Mom: de har en egen parkeringsplass for traktorer. Skolen har et stort nedslagsfelt for hvor elevene kommer fra. Det er snakk om store distrikter. Vi har noen som bor på hybel f.eks

W: kan jeg spørre dere hva dere har i bilen som en tom bil ikke vil hatt? Hva har dere lagt til bilen fra deres liv?

Dad: to barneseter

Mom: skiholder, sånn takgrind

Dad: pose med spylevæske

Mom: vi har veldig sånn nøkternt forhold til bil. Det er et transportmiddel, ikke noe vi holder kjært

W: må dere har leketøy i bilen? Vannflaske, våtservietter?

Mom: sånt har vi alltid med oss. I veska og sånn. Men det er hemningsløst rotete da. Søppel og halvfulle pepsiflasker som er et år gamle

Dad: også har vi sånne lastestropper om vi skal kjøpe noe stort

W: bilen kom før barna?

Mom, Dad: ja, eller vi har hatt bil lenge, men den stasjonsvognen kom før barna. Også har vi hatt en mindre bil før det

W: hva tenker dere om, du nevnte at noen var med i bilkollektiv. Kunne det funket for alle, kunne det funke for dere? Evt hva er som gjør at det ikke funker?

Dad: blir mye oppstyr med de barnesetene. Det er fint å slippe å ta dem inn og ut

Mom: men hvis jeg hadde jobbet i byen, og kid1 og kid2 hadde gått i 'den' barnehagen [peker på barnehage nært hjem]. Da kunne det funka. Hvis jeg ikke hadde brukt bilen i den daglige så hadde vi kanskje kunne gjort det [være med på bildeling]. For da kunne vi lånt bilen først nå vi skulle på besøk eller til hytta.

snakker om at Mom har tenkt på skiftet av arbeidsplass pga geografisk posisjon etter hun fikk bam, og valgte å fortsette der hun jobbet. Faktorer som posisjon av barnehage, trivsel på jobb, og evt andre reisemåter spiller inn

27:50

W: så hvis området her hadde hatt en nabolagsbuss som går oftere og heller i sånne kvartaler og tar deg med til nærmest metrostopp for deg, blir evt 1-ern eller 2-ern

Mom: som jeg da kunne ta til jobb?

W: hvordan ville det vært?

Mom: hmm, det er ikke så dumt det. Jeg vet om en ung, singel mann som koser seg der nede [ved byen] som går til solsiden og tar bussen gjennom hele byen og kommer til jobb. Og han hører på podcast og radio og tar livet med ro. Han kan det da, singel mann.

W: mhm, men det bør ikke så lang for dere som har barn?

Mom: ja, og det med barnehage. Kanskje om åtte år, fordi det er noe med det å kjøre og hente i barnehagen

W: så tid er veldig viktig?

Mom: mhm [ja]

W: [snakk om scenario] det hadde kanskje vært for mye å be om, å få AtB til å lage en rute som tilfeldigvis gikk gjennom dere og til barnehagen.

Dad, Mom: hmmh

Mom: vi har som sagt en barnehage som vi kan se herfra, men har valgt den barnehagen de går i nå fordi vi er så glad i den.

Dad: vi søkte på den [nære] opprinnelig da

Mom: mhm, men som vi ble veldig glad vi ikke fikk. For de har større småbarnsavdeling, 1 og 2-åringen blandet. Mens vi syns det er bedre at aldersklassene var mer delt

snakker om at scenarioene kan være spacy, og at det ikke nødvendigvis passer inn i deres liv nå. Er da ute etter deres meninger på temaet

W: hvordan ville det vært i fremtiden å være med på en slags bildelingsordning med samkjørende biler, så hvis det ikke passer med dere og en annen familie, så kommer den og henter dere uansett og kjører dere til der dere skal

Dad: er det selvkjørende bil?

W: mhm [ja]

Mom: det er jo litt sånn science fiction-aktig, men vi jo sånne teknologioptimister da. Så hvorfor ikke

Dad: har den barneseter da?

Mom: så lenge det er gode barneseter

W: nja, hva om det er sånne man kan dra ut? La oss si det, også kan man pakke den inn igjen

Dad: ja, for da kunne vi brukt til og fra barnehagen, og du kunne brukt den til jobb

W: også er det at om den finner ut at fler skal til samme destinasjon, så stopper den innom og henter dem. Men uten å ta en alfor lang rundtur

32:05

Mom: ja, litt som en sånn flytaxi, holdt jeg på å si. Men det er vanskelig å sette seg inn i slike fremtidsscenario, men generelt ja, åpen for løsninger. Men igjen, kanskje ting er annerledes når man slipper barnehage henting/levering

Dad: de er ganske store og omfattende de barnesetene, så det kanskje vanskelig å få det i en innebygd løsning. Når de [barna] blir større er det litt enklere. Man må få vite at det er ordentlig seter da

W: kanskje det blir slik at man sier hvilke behov man har, også får man den bilen med setene og sånt. At det er den som kommer og henter dere

W: de er veldig små ennå, så det å sende dem alene i selvkjørende bil ville vært sånn...

Mom: det ville vært absurd, ja. Eller kanskje ikke likevel da, hvis man vet det er noen som tar dem i mot i barnehagen, men ah nei. Det handler egentlig ikke bare om transporten, men også å møte i barnehagen, ha dialog med barnehagepersonalet som man ellers ikke ville hatt om man ikke var der. Den er jo super viktig.

W: ja, for det har jeg ikke tenkt på. At man har ting å snakke om

Mom: er alltid noe. Samt vi har en fin app hvor de oppdaterer oss. Men jo, det er viktig for meg med den daglige dialogen

W: relatert til barna og sånn?

Mom: de forteller hva de gjort og alt mulig detaljer

viktig å merke seg at barna bruker store deler av dagen i barnehage

W: ja, man vet ikke alle detaljene rundt det, men dere som teknologioptimister..

Mom: ja, det er vi. Er vanskelig å si hvordan ting blir, men det er viktig å være åpen. Det er et grønt skifte, og vi må jo legge om og tilpasse oss. Som at vi må betale bompenger, vi må kutte i kjøttforbruket, og der har vi endret oss mye, eller foreløpig ikke nå, men viljen er der haha

W: ja, det er også fint å være bevisst også, at når det valget blir enklere for folk flest, så er de villige å prøve det ut

W: hva hadde dere tenkt om å leie ut bilen deres til bruk av andre, hvis dere eide en selvkjørende bil?

Dad: det hadde vært greit, om man ikke brukte den selv

Mom: ja

Dad: hvis den står stille mye, så er det mer økonomisk å ha den i drift

Mom: og vi har ikke noe affeksjons forhold til bilen. Det er ikke noe vi gnikker og gnutker på og tenker det er et statussymbol. Vi ville aldri kjøpt en høystatusbil uansett

W: tanken med selvkjørende er at folk skal kunne reise like mye som de gjør, men alle totalt vil ha færre kjøretøy

W: så kanskje egeid ville passet dere bedre enn samkjøring?

Mom: kanskje. Eller, før jeg fikk barn så var vi fire-fem stykker som samkjørte til ****. Det hadde vi i flere år. Kjempe reallt. Det bare nøstet seg opp fordi flere fikk barn på likt. Men det er jeg interessert i å begynne med igjen. Det er både sosialt og miljøvennlig, og økonomisk. Jeg kjørte da bilen min kun en gang i uka

W: jeg ville tro det var vanskelig å koordinere?

Mom: nå med barn ja. Før var jeg på jobb 07.30-15.30 hver dag, så da var det greit

W: hvor møttes dere da?

Mom: vi hadde en liten runde, vi kjørte og plukka opp. Vi bodde i nabolaget her. Da vi sto vi klare i veien

Kid2: *gråter*

Mom: Hva er det Kid1, jeg forstår ikke

Dad: han vil kanskje ha rosiner, fordi kid1 fikk det i grøten

Mom: han skal alltid ha det samme som søstra

jeg ler mye pga barna

W: hva tenker dere om å bruke apper i hverdagen, hvordan føles det?

Mom: topp. Jeg bruker apper til alt mulig rart. Parkering, bussbillett, barnehagekommunikasjon faktisk, som sagt. De legger ut bilder, vi vet når de har sovnet på dagen, og hva de har spist til lunsj, alt foregår via app.

Mom får rosin av Kid2

W: for, du er kanskje kjent med Über? Hvor man kan bestille en sånn ride

Mom: mhm, jeg har ikke brukt det ennå. Vi har da tatt drosje, taxi.

W: for über har vi ikke i norge, tror jeg

Mom: tanken på sånn delingsøkonomi er en god idé. Vi bruker vaskehjelp-app f.eks. Som er samme prinsippet hvor man kan, vi vet det er hvitt [arbeid] og at HMS er på plass, så kan folk legge inn at de tar oppdraget da. Den heter vaskehjelp, det er en trondheimsdame som er gründer, og den har blitt kjempepopulær

snakker litt om rydding

W: *tenker høyt* det er vanskelig å slå det å eie bil. Det er liksom det beste alternativet med tanke på fleksibilitet. En annen ting er å synliggjøre hvor mye det egentlig koster?

Mom: ja, vi driver å tenker på hvor mye vi kunne ha spart på elbil, pga bompenger og drivstoff. Tror det var hemningsløst mye. Er bare at vi ikke har gidet å gjøre noe med det. Det var en fyr som regnet på dette, og da gikk det opp for meg hvor mye det hadde lønt seg for oss å bytte

W: men det var fordi en fyr bestemte seg å sette seg ned og regne på det?

Mom: ja, man legger ikke merke til at det trekkes. Bompengene går automatisk, og er stort sett Dad som betaler. Også fyller vi på annenhver uke, blir fort 7-800 annenhver uke.

W: for å gjøre samkjøring med selvkjørende bil lukrativt, og tenke at det kun tar 5 min mer enn med egen bil, da måtte det lønne seg økonomisk, hva du betalte ¼ av det å eie.

Mom: mhm, fordi det å ta buss nå tar dobbelt så lang tid og er helt uaktuelt. Så 10-15 min mer kunne jeg godt med på. Spart en del penger og tillegg at det er sosialt ikke sant

__stop i recording__

Mom: jeg har en sykkel, men har ikke vent meg til å bruke den daglig, så om bilen er på verksted, så tar jeg buss.

Intervju 3

Note: stemningen er lett og latteren sitter løst.

Vi snakker om pizza, og forskning

Mom: jeg skisserte dagens reiser om du var interessert i det. Den gjelder kun i dag da. Sykkelen min er på verksted, så jeg har tatt buss og gått. Så det er ikke en hverdagslig oversikt

W: du nevnte at du tenkte du ville delta fordi du ikke kjørte bil. Men det var ikke meningen [med å kun rekruttere syklistere, bussere] akkurat. Jeg prøvde å nå ut til alle slags reisende, også bilister

Mom: jeg skjønnte du ville få tak i alle, men det var vel i plakaten da det sto at spesielt de som ikke-kjørte måtte i alle fall ta kontakt

dette stemmer. Rekrutteringsplakaten som ble sendt på mail som vedlegg (var ment for å henge opp) har et ledd som sier at mitt prosjekt vil få den yngre generasjon til å forstå hvorfor familier bruker mye bil. Men for å ikke ekskludere de som ikke bruker mye bil, så la jeg til et ledd med "om du ikke kjører bil, da må du i alle fall ta kontakt".

W: jaha, du så plakaten! Jeg begynte å lure på om det var for mye tekst. Jeg fikk litt innspill fra en av barnehageansatte. Det overraska meg litt, for når man sitter i den studiebobla di så tenker man at alle vil være interessert i dette

Dad: det er fint om noe er kort oppsummert

Mom: ja, det syns jeg plakaten din var

Dad: men den druknet kanskje litt i epostene. Det må fange oppmerksomheten

W: at det første man ser er plakaten?

Dad: vel, at det første man ser er noe ganske enkelt. Så kan man lese mer derfra om man er interessert

snakker om at plakaten egentlig skulle henges opp, men jeg tok et valg om å få barnehageleder til å sende ut epost i stedet, da hun spurte

W: for ville folk ha stoppet opp å lest plakaten?

tenker på innspill fra andre barnehageansatte som sa plakaten fort ikke ville blitt lest pga mye tekst og at foreldre var opptatt med å levere/hente barn

Mom: på døra hadde det kanskje gått

Dad: men da måtte det være godt og konsist

Mom: men det var det jo, med sånn farge

Dad: ja, så lenge man vet hva det handler om innen et blikkast

W: mhm, kanskje jeg heller skulle skrevet en kort tekst i stedet for å la blikket måtte vandre ned de fire armene

Dad, Mom: men ja, vi var allerede interessert

Mom: vi klikket oss inn såpass langt inn at vi fant plakaten

W: så dere er unike der

Mom: en vanlig dag er på en måte, hjemme-barnehage-jobb, også hjem igjen. Evt Hjemme-jobb-barnehage-hjem. Også bytter de [reisekjedene] plass basert på hvem som leverer og henter

W: så en leverer og en henter i løpet av en dag. Hvilken dag har du?

Dad, Mom: annenhver typisk

Mom: men dette kan endre seg om den andre har et møte eller, vi har det sånn at den ene står opp med ungene, og den andre drar på jobb. Så må den som ikke har levert [på morgenen] dra tidligere fra jobb for å hente. Så får den andre lov til å sitte lengre på jobb

W: fordi dere leverer innen en hvis tid?

Dad: vi må komme innen kl09 [til barnehagen] for å rekke frokost

Mom: og prøver helst å være på jobb før 09 da, men det er ikke alltid vi rekker, det hender det blir 09:10. Må jo sies, siden det tar lenger tid med sykkel og, det gjør det

Dad: vi kunne levert dem så tidlig som 07:30 [da barnehagen åpner?]

Mom: det kunne vi, men da måtte vi vekke dem, så det gjør vi ikke. Vi lar ungene sove til våkner selv

Dad: jeg og. Jeg vil gjerne sove hehe

Mom: mange familier står opp 06, men vi står opp 07 med mindre ungene våkner før

Dad: 06:30-07

W: spiser barna deres frokost hjemme før de drar?

Mom: de spiser en halv brødkive og litt melk. Så de får alltid frokost i to runder. Med mindre vi må vekke den ene fordi vi har det travelt, da er det bare litt melk på stelletbordet også kanskje en ¼ brødkive i farta for å rekke barnehagen og få grøt. For å rekke frokosten der

W: så hvordan reiser du [Dad] da? Har dere samme rute?

Dad: jeg drar til ****, jeg sykler

W: sykler du [mom] til ****?

Mom: det er ikke så langt herfra, ca 4.5 km. hvis du vil ha distanse så er det 800 meter til barnehagen, fra barnehagen til jobb er det 4,5 km, også er det hjemme til jobb som er ca 4 km.

W: mhm fordi man kommer lenger bort fra **** [via barnehagen].

10:00

Dad: min er helt lik, bortsett fra at jeg sykler til **** da. Da går det nedover for så oppover igjen

snakker om hvordan topografien er, hjem, jobb, barnehage

W: er vi en dal nå?

Dad: ja. Man kan også gå via lade, ****, ****, også rundt, men rett til sentrum krever opp-og-ned på høyde med ****

W: hva går raskest da?

Mom: det vel raskest opp-og-ned mtp km.

W: bruker dere el-sykler?

Dad, Mom: nei

Mom: bevisst valg om å ikke gjøre det. For å få inn trim i en travel småbarnshverdag

Dad: kan trene på sykkelen i stedet for å dra på treningssenter, sparer penger og tid. Selv om det regner og er vind og sånn, men det er gjort

11:45

Mom: ja, så lenge man ikke tenker over hva man skal gjøre, så går det greit. Bare sette seg på sykkelen og rulle av gårde

W: ja, for når startet dere å tenke sånn, at dere skal få trening i hverdagen på den måten?

Mom: for min del etter vi fikk barn, jeg pleide å trene på senter, men jeg har ikke prioritert det etter jeg fikk de to, også har jeg behov for å røre meg. Han har jo gjort det i 15 år allerede, så da ble jeg inspirert av deg.

Dad: jeg gjorde det ikke pga trening før. Bare fordi det var naturlig

W: mhm, fordi da hadde du ikke bil?

Dad: hadde ikke bil, nei. Det har aldri gått opp for meg å bruke bil til jobb, når det tok 15 minutter på sykkelen. De få gangene jeg tok bilen til jobb, så var det et ork

Mom: det syns jeg og

Dad: må gå til bilen, sitte i bilen, vente i kø, ikke mye men litt, parkere bilen

Mom: man må gå et stykke fra parkeringen til jobben. Man føler seg freshere om man slipper å sykle [ish stelt]. Men det er mye enklere å sykle rett inn og parkere sykkelen utenfor døra og gå inn

Dad: mellom bil og sykkel, er det mer naturlig med sykkel, men mellom sykkel og el-sykkel, da er det et valg for å få trening. Hadde det ikke vært for trening, hadde jeg sikkert kjøpt el-sykkel.

W: i forhold til kollegaene deres, er dere unike i reisemåten?

Dad: er mange som sykler, spesielt på sommerne. Men er også noen på vinteren

Mom: hos oss er det ikke så mange, men kanskje to til som sykler fast på vinteren. Også ganger du med 10 på sommeren, vår tidlig høst. Er ikke mange som sykler hver dag. Jeg er en av de få som gjør det hver dag. Det er opp til ****, det er ikke så sentralt rett og slett, er vel lettere å ta buss opp dit

Mom: vi bodde nærmere sentrum før, og da tok jeg jo buss. Det var først da vi flytta hit at det ble mer overkommelig å sykle, så det er en faktor, at det er kortere

W: etterpå kommer jeg til å spørre om hvordan dere har reist i løpet av livet

vi spiste oss ferdig

W: hvor gamle er de?

Mom: Kid2 er 1 ½ eller 21 mnd for de som er inni baby alder. Hun kid2 er 3 ½.

W: og dere?

Mom: jeg er 31

Dad: 34

W: har dere bil?

Mom: vi har bil. Kjøpte en etter andremann ble født, for da var vi medlem av bilkollektiv

Dad: er fremdeles

Mom: ER fortsatt medlem av bilkollektiv. Så før brukte vi bil gjennom den ordningen da vi skulle kjøre. Vi kjøpte bil da han var en mnd. Med bilstoler som måtte inn og ut, så måtte vi ha fast base. Vi har slekt som bor litt unna, så det er enklere å pakke bilen og kjøre

W: hvilke andre ting er dere setter i bilen om dere har barn?

Mom: sånn kollektivbil?

W: ja. Ting dere merker dere vil ha i bilen fast

21:52

Dad: det vel de setene. Med bilkollektiv er ikke bilen så langt unna, men det er et problem med to unger, to bilseter og alle ting ene. Da måtte vi være to, en som er hjemme, og en som henter bilen. Å få setene inn og ut av bilen tar ikke så mye tid, men at vi måtte være to tilstede

22:24

Mom: det tok ikke mye tid, men det måtte gjøres

Dad: hadde setene allerede vært i bilen, i bagasjerommet kanskje, så kunne vi med en barnevogn, bare puttet setene i bilen og kjøre. Det tar litt mer tid enn å eie bil da. Det blir først et problem når man må bære to seter og passe barn

22:56

Mom: det gikk da vi hadde ett barn, men det ble veldig upraktisk med to

Dad: men da du hadde permisjon og skulle besøke....da måtte jeg gå å hente bilen på morgenen, også dra på jobb, og kjøre bilen etter middag. Du kunne ikke gå med ungen og gjøre det

W: det er kanskje ment for familier uten barn, bilkollektiv?

Mom: ja funka veldig fint da vi..

Dad: eller større barn

Mom: ja, eller større barn som ikke trenger barnesete. Men var ikke noe problem før ungene.

Dad: vi bodde på møllenberg og da hadde vi fire plasser i gangavstand. Da kunne du lett få tak i en bil. Nå, herfra, er det lengre avstand. Og det kan bli opptatt, noen ganger

W: ja, hvordan fungerer ordningen?

Dad: det er ca 80 biler tilgjengelig i hele trondheim. Også er det oppstillingsplasser, bilen hører til samme sted. Man kan booke på nett, booke et par timer til et døgn, man bestemmer tidspunkt. Så går du til bilen og tar den. Også kjører du den tilbake innen tida.

W: når er det dere brukte bilen da? Før barn?

Mom: vi brukte den mye på langtur, også var en periode vi oppusset her, dra brukte vi den for materialer og kjøpte ting. Frakte til og fra, ikea og sånn

Dad: og kjøre til venner og familie

Mom: så det var ikke daglig, kanskje ikke ukentlig basis engang. Men det er fint å ha det tilgjengelig da

Dad: bilkollektiv er ikke for de som bruker bilen daglig

Mom: mhm, vi bruker heller ikke bil noe mer nå enn før vi kjøpte den, for å si det sånn. Men nå har vi den tilgjengelig. Altså der vi før brukte bilkollektiv bruker vi nå vår egen

Dad: jeg vet ikke om du [W] har peiling på hva som er vanlig kjøreavstand med bil per år?

W: nei

Dad: vi bruker vel under 5000 km. det er fordi vi sykler til jobb. I helga bruker vi buss, og butikken går vi til

W: fordi, det går bare en buss her, eller?

Mom: neida, det er mange egentlig

Dad: hvis man går ned her så er det en buss som går til (****) **** og til sentrum, og bussen som går opp, før gikk den til sentrum, men nå etter august går den til byåsen eller lerkendal

Mom: nr ****, ****, ****, ****, går forbi her

Dad: sentrum, ****, ****, ranheim

Mom: og **** som du har alle linjene

Dad: byåsen

Mom, Dad: det er ganske mange

W: dere vet overraskende mye om bussnettverket

Mom: jeg HAR busset mye tidligere, i hele studenttilværelsen og det er ikke før...vel etter jeg flyttet hit og fikk barn ganske tett, så har ikke brukt så mye buss til og fra jobb, fordi jeg har mest vært her. Det var ikke før han yngste begynte i barnehagen at jeg for fullt syklet. Jeg var ute i permisjon i et års tid. Så før det brukte jeg buss, bare buss. Jeg tar buss noen ganger en lørdag, eller om jeg skal noe, eller hvor det er upraktisk å sykle. Hvis jeg skal ha forelesning f.eks, da er det ikke så praktisk å sykle først

W: for da blir man svett og sånn?

Mom: vi har bodd i noen brakker, så vi har skiftet midlertidig sted å jobbe, så vi har ikke hatt dusj, så det har vært noe hensyn til det

28:37

Dad: vi tenker ikke på bil. Prioriteringen er først sykkel, så buss, deretter bil

W: og, hvorfor, hvorfor det?

Dad: av vane...og penger

Mom: og miljø. Jeg kunne ha tenkt å ta bilen til jobb, men så tenker jeg 'nei, hvorfor skal jeg gjøre det', selv om det sikkert er billigere å kjøre bil enn å ta buss. Man betaler 80kr tur-retur.

W: for buss??

29:12

Mom: mhm, det er jo helt sjukt.

29:12

W: så det lønner seg å enten gå fullt ut bare buss eller ikke i det hele tatt

Mom: så jeg har da holdt meg til sykling og ikke kjøpt månedskort

W: kjører dere gjennom noe bomring på vei til ****?

Mom: ja

Dad: til **** er det helt gratis. Også er det 5kr/time parkering

Mom: det gjør jeg og

Dad: så det er billigere å kjøre bil til jobb, enn å ta buss [enkeltbillett]

snakker om det med vaner og transportmodeller

W: hvordan havnet du i en slik god vane? Eller jeg skal ikke si 'god', jeg skal være nøytral
Dad: det har aldri vært noen situasjon hvor måtte ta bilen, så, jo også jeg hadde en bil i ****. En liten billig bil, da jeg flytta til bilen, jeg hadde lyst til kjøpe en bil i begynnelsen, men ikke for jobb. Mer for å dra ut i helgene, men jeg droppa det fordi det var så dyrt [sammenlignet med ****e], samt at det finnes svært få små biler her.

snakker litt om små biler

32:01

Mom: [angående vane] litt som nevnt i stad, det er ikke sikkert jeg ville ha syklet om jeg ikke hadde fått påvirkning fra deg [Dad] på en måte. Tror det er litt tilfeldigheter og. Også er det det og få det som en vane, og ikke tenke så mye på det. Selv om jeg klager mye på sykkelvegen herfra til **** på vinteren..

W: ja, åssen er de?

32:26

Mom: det er... ganske ubehagelig å sykle til **** på vinteren. Det er hålkete, man må ut i veien, det er ikke så fristende det. Men siden det ikke brøytes på fortauet. Man kan jo velge mange ulike ruter. De lengste rutene, **** og sånn, blir nok kanskje brøytet mer enn de veiene jeg pleier å ta, gjennom brøseth mentalsykehus og der. Men jeg gleder meg ikke til å sykle HVER dag. Jeg gjør det fordi jeg bare gjør det

Dad: ja, dårlig vær og sånt. Man blir så sur når vinden kommer rett mot ansiktet

Mom: det plager ikke meg så mye, men det plager generelt deg [Dad] mer. Fordi du er ****. Dere er bortskjemt med været

Dad: ja, jeg liker ikke å bli våt. Noen dager hater jeg det, men det bare er sånn, så jeg sykler for det om

Mom: sånn er det for meg og. Også er det veldig godt å ha gjort det. Det føles godt at, det er ikke stor treningsøkt, men skal jeg innom barnahgen er det ½ time å sykle, også er det en kjempegod start på dagen for man får være i aktivitet og får frisk luft og, den følelsen av å rørt på sge i dag, check, da var det gjort. Så kan jeg heller late meg i sofaen på kvelden på en måte

W: ja, for hvor lang tid tar det for deg å komme hjem?

Mom: hjem tar det ikke lang tid. Kanskje 12 min, og opp herfra tar det ca 23 min

W: gleder du deg å dra hjemover?

Mom: da slipper jeg nesten å trække, det er bare å trille nedover. Jeg blir ikke sliten en gang, så det er jo ganske godt. Annenhver gang så skal jeg innom barnehagen, men da er det bare å komme seg dit på et sett og vis. Feste på sykkelvogna og ta fatt på den siste, bratte bakken dit, og det er slitsomt

W: med begge barna oppi?

Mom, Dad: kjempe tungt. Ca 50 kilo vekt til sammen. Det svir i låra liksom

W: hvordan er det å komme seg til butikken? Kjøpe mat? Bruker dere bilen til det da?

Dad, Mom: nesten aldri

Dad: tar bare 5 min, også har vi to butikker. En på veien fra barnehagen, og en på valentinlyst(?). I tillegg har vi matkasse, så da slipper vi å handle så mye tungt

W: endrer det da på hvordan man ellers ville det reist da?

Dad: ja. Men det er veldig greit å handle med barnevogn, for da er det bare putte varene nederst under der. Man slipper å bære noe hjem

W: i sykkelvogna?

Mom: nei, eller man kan det, men vi pleier som regel å ikke handle med den. Vi har sånn dobbel barnevogn, så man legger ting under. Tilbake til matkassa, vi slipper å gjøre storhandel, og planlegging pga 10/14 dager så har vi hvertfall planlagt middag og har råvarer klart

W: når starta dere med det?

Mom, Dad: ca 5 år

Mom: og nå klarer vi ikke slutte

W: ja, hva er det positivt med det?

Dad: det er godt, vi får variasjon. Før var det mye av det samme, men nå får vi noe nytt hele tiden. Ting vi ikke tenkte på

Mom: og samt at jeg ville ukeshandle før, med det ville ikke du [Dad] f.eks, men nå har vi noe som fikser alt det for oss

W: kan jeg spørre, hvorfor vil du ikke ukeshandle?

Dad: fordi man må planlegge. Det er bedre da å komme hjem, vite at kjøleskapet er tomt, gå ned og ut, og handle. Blir ca 3 dager

Mom: det startet med at vi bare skulle prøve det, men nå kan vi ikke gå tilbake [uten matkasse], for man bruker så mye energi på å tenke på hvilken middag man skal ha. Skal være sunt, og godt og

W: hva med deg [Dad] da, hvor lang tid tar det til hjem, barnehage?

40:30

Dad: om jeg er seint ute [og må kjøpe meg], ca 12 minutter. Fra jobb til barnehage, men da blir man sliten. Mer realistisk er 15 min kanskje og 20 hvis det er dårlig føre på vinteren. Det er raskere på vei til jobb enn motsatt

41:04

W: du sa det var bedre på veien når du nærmere deg barnehagen?

Dad: jeg tror barnehage ligger like høyt som jobben, og da går det opp-og-ned

Mom: er barnehagen høyere enn jobben din?

Dad: nei, samme

ccxxxxxxxx

W: så dere har en vanlig bil, en stasjonsvogn?

Mom: ja, en toyota avensis

W: dere har sykler, en hver?

Mom, Dad: to hver. En på vinteren og en på sommeren

W: for da varer syklene lenger?

Dad: en grunn er å slippe å skifte dekk, en annen grunn er t vintersykkelen blir dårlig så fort

Mom: salt, og rust. Alt slites veldig fort

Dad: da er det fint å ha en som fungerer bra på sommeren

W: så, du [Dad] har kanskje aldri busset, men det har du [Mom]?

Dad: ikke hver dag, men jeg har busset noen ganger. Også tok jeg tog i ****

W: tenker du noe om at trondheim kunne vært bedre med tog og trikk, transport på skinner?

Dad: jeg er ikke så sikker. Alt her er så spredt [boliger], mens trikken helst skal frakte mange folk om gangen

Mom: hadde kanskje vært lettere om de tenkte på transporten før de bygde ut

Dad: også ble jo Norge veldig rikt på 60-70 tallet da bilen også ble populær. Så byen ble bygd for bilen

*snakker litt om **** og forstadene rundt*

W: derfor jeg synes det er så fint i byene i ****. De ble jo lagd for lenge siden

Dad: det har begynt å spre seg ganske godt der også

W: kanskje dyrt å bo veldig nær byen, så man flytter til bort? Gjelder sikkert trondheim også?

Mom: ja, vi flytta lenger bort fra sentrum. For din [dad] del ville du kanskje bodd nærmere byen, men ettersom vi skulle få barn og sånn, da ville jeg ha den følelsen av komme seg vekk fra byen, jeg er oppvokst på gård, selv om trondheim ikke er verdens største by, men for meg er det fortsatt by. Også er det dyrere og, hadde sikkert måtte bo på 60 kvm der

går tilbake til reisevaner

46:27

W: så jeg antar ikke alle dager er sånn [barnehage-jobb], hender dere stikker innom andre ting?

Mom: ja, men aller fleste dagene er jo sånn

Dad: for oss, så står vi opp morgenen, til jobb, også barnehagen, og hjem. Men det går ikke mange timer før de kommer hjem til de legger seg

Mom: men for min del, jeg kan jo ta en tur på butikken til fots, det kan jo fint skje noen ganger i uka.

W: ikke som et ledd i de andre turene, men egen tur?

Mom: ja. Eller evt noen ganger før jeg henter i barnehage om jeg har god tid. Mellom jobb og barnehage på vei hjem

W: *snakker om skisse av turer* så da kommer butikkturen etter her?

Mom: før eller etter, helst før. For da slipper jeg å ha med ungene inn i butikken. Gjør jeg det etterpå [etter henting] må jeg ha med to sultne barn. Så jeg prøver å gjøre det før hvis jeg må

W: men er det ikke plass til både barn og varer, uansett rekkefølge?

Mom: joda, man får plass i sykkelvogna. Er bare å låse vogna og ta dem med inn

W: ååh, du tar dem med inn

Mom: ja, de må være med inn. For det blir litt mer stressende for meg

W: så derfor er butikk lettere først ja. Jeg tenker ikke på sånt hehe

Mom, Dad: nei, da hadde vi fått advarsel av barnevernet. Hunder er greit, men kanskje ikke med barn

Mom: men ellers har vi ikke så mange fritidsaktiviteter sånn per akkurat nå. Og barna er ikke med på noe ellers på kvelden. Det kan være en kinotur ut, men da er det en av oss som går, eller en spillkveld

W: så må den andre være barnevakt, når den andre er fri?

Dad: ja, er ikke noe barnevakt i byen [når man drar ned dit og henger], også blir det rart for barna med en ukjent person som barnevakt

Mom: det kan være noen utstikkere hvor vi drar til byen, men gjerne med buss

W: hvis dere gjør noe som ikke involverer barn eller den andre parteren, men noe for deg selv, hvor lenge er du da ute før du tenker at du må hjem igjen? Må begge være hjemme innen leggetid?

Mom: nei, begge må ikke det nødvendigvis

Dad: jeg tenker heller at jeg må hjem og sove. Hvis du blir litt sliten, så tar det så mange dager og ta igjen

Mom: fordi ungene våkner på natta og sånn

Dad: så da prøver jeg komme hjem før 23

Mom: man merker det når man sitter med andre foreldre at kl 22 blir sett på som seint. For man vil unngå å bli så trøtt

Dad: også gjør det vondt...i kroppen

Mom, Dad: men det er en fase. Med en gang de blir litt større sover de mer stabilt

Mom: det jeg kan si er at jeg var på en utenlandsreise hvor jeg var borte i 4 dager, så det gikk jo fint for meg

W: var det deilig?

Mom: ja! Det var kjempe godt. Det var frihetsfølelse. Også er det ofte at om det er en jobbreise, så er fly transportmiddelet. Så jeg sykler ikke overalt, eller tar buss

*snakker om flyskam, og at det kjennes ikke så mye for de reiser en del til ****. Men igjen, at man er bevisst, og tar jo igjen i hverdagen på en måte*

W: kan jeg spørre, hvor lenge dere brukte bilkollektivet?

Dad: vi er fremdeles medlem. Medlem i ca 5 år, og brukt det aktive i 2-3 år. Hvis vi ikke bruker noen av bilene, så koster det normalt 1200 i året, men det er pga dobbeltmedlemskap. Det er 600/året fast for en person

W: hvor mye ca er det per lån av bil?

Dad: om vi skal ta en tur til byen i et par timer, 10 km, 200 kr kanskje, eller mindre..120.

Mom: mens buss for oss tur-retur koster 160

Dad: en helg, om man kjører 300 km, da koster det et par tusen

Mom: så sånn sett er det litt rimeligere å kjøre egen, hvis man ser bort fra slitasje, så er det ihvertfall i cash mtp drivstoff, billigere å ha egen bil å kjøre

Dad: eller ikke såå mye. Jeg visste bil var dyrt, men det var enda dyrere enn jeg trodde. Vi brukte litt over 20 000 kr per år på bilkollektiv, og forsikring koster 10 000 kr

W: blir det 30 000 kr tilsammen, eller var det en del av de 20k?

Dad: forsikring på eie bilen nå. Også 12000 på avgifter, samt med årskontroll, et par tusen

Mom: også skifte dekk også videre, dekkhotell

Dad: så det koster oss mer å eie enn bilkollektiv

Mom: ja, det gjør vel det med den bruken vi har. Også er det 500 annenhver måned i bomplasseringer. Vi bruker ikke bilen mye, så det er ganske mye per passering

W: er mye utgifter ja, og mye skjulte utgifter, biler går også ned i verdi med tiden

Dad: vi hadde ikke trengt årlig kontroll sånn sett. Vi kjører ikke bilen mye

Mom: nå bruker jeg ca 500 kr i måneden på buss, men jeg kjøper heller en bussbillett med god samvittighet enn lunsj på kafeen

W: hvor lang tid tar det å være på butikken med barn vs uten?

Mom: det tar nok ikke så mye lengre tid, ikke nå ennå, også spør om de sitter i vogna. Vi gjør ikke så store handler nå, ofte er det 10 ting vi skal ha. Så ofte går det ganske radig. Det er ikke tida det går på, er vel 1 minutt forskjell. Men det er mer den energien det tar å følge med på det de gjør, om det er skriking, springer av gårde, eller at den ene sitter i vogna og da skal den andre. La oss si 2 minutt, et par minutter, nå som jeg ser for meg scenariet

W: du har en dobbelvogn, kan man ta den gjennom butikken?

Mom: ja, det funker greit

Dad: den er ikke så stor

Mom: det er ikke overalt man kan

Dad: søndagsbutikken på rema går ikke

Mom: der prøver jeg for all del å unngå å ha med unger uansett

W: dere nevnte at dere tar bussen til byen noen ganger. Er det med barna?

Mom: ja, vi feks en søndag, eller til biblioteket om vi vil det

Dad: eller delvis gå

Mom: ja, vi kan finne på å gå en vei hvis det er fint vær. Og begge ungene liker å kjøre buss. Gjøre noe annet enn å sitte i sykkelvogna. Det [bussturen] blir en tur i seg selv

W: tar dere dem ut av vogna på bussen?

Mom: hun eldste kan det, mens han yngste sitter gjerne i vogna. Da drar vi til kafé eller noe sånt. Det er mer spennende da å ta bussen istedenfor å sykle

Dad: noe de gjør hver dag

W: jeg antar dere vet hvor nærmeste busstopp er?

Mom: kanskje 300 meter

W: kommer de til rett tid?

Mom: på den ene siden, nr **** og nr**** gjør jo ofte det, for de starter ikke så langt unna. Hvertfall den ene veien. Mens nr**** og nr**** er litt mer uforutsigbare, plutselig kommer ikke en buss. Ihvertfall nr****, til ****. Fra **** er det kanskje litt bedre

W: det er liksom i de siste stoppene i dens egen linje at det begynner å akkumulere litt sånn usikkerhet?

Mom: jaa, det tar ca et kvarter herfra til ****. Jeg vet ikke hva som skjer, men det kan hende det er fordi jeg tar bussen når det er mange folk [rush tid]. Jeg må si at jeg synes det har blitt lettere og mer forutsigbart etter at de oppgraderte, da metrobussene kom. Så det skal dem jo ha. Bussen tar litt lenger tid, men de kommer oftere og er mer forutsigbart

Dad: men ja, er noen busser som ikke er blitt bedre. Som nr****, da jeg til slutt måtte bare ta bilen

Mom: men jeg tar ikke buss så ofte lenger at jeg kan si noe om [bussystemet], kanskje jeg har vært heldig, eller uheldig

litt om metrobuss

W: dere virker positive til metrobuss, i alle fall deg [Mom], hva syns dere om det?

Mom: jeg er positiv til noe, at det er hyppigere avganger og at bussene har blitt større. Også er det noe som berører meg hverdagen f.eks at vi ikke lenger har direkterute til flatåsen, fordi jeg har en venninne som bor der. Det er mer sånne småting

Dad: vi har fått bedre tilbud, mens andre i utkanten av byen har fått dårligere. Så de [AtB] har ikke vunnet noen ting. Det vi har vunnet, har andre tapt. De har omfordelt det samme. De holder fast på at flere må bytte [buss] i sentrum. Folk sier det ikke er greit

Mom: det er ikke bedre med barnevogn, feks [gå av og på]

W: fortell mer om det

Dad: hvis man har en matebuss, en som du tar hjemmefra, også bytter fra den til superbuss, det går fint. Men om du skal motsatt vei, da må man vente lengre på matebussen pga lavere frekvens [antall avganger]

Mom: det jeg akkurat skulle til å si. Jeg har en venninne med barn som bor i utkanten, og det er akkurat det som har skjedd, at de har tatt bort direktelinja, så hun har sluttet å ta buss pga det. At hun ofte må stå og vente i 20-30 minutter med barnevogn ute når hun skal hjem, og det går ikke. Det er ikke praktisk, hvertfall ikke med små unger. Kanskje ikke [praktisk] uansett

W: mhm, da hadde jeg heller valgt å måtte gå enn å vente, men det kan kanskje ikke hun

Mom: hun har begynt å ta taxi

W: det virker som om barna vet at bussen fins, de vet sykkelens fins, bil har dere, de har sikkert prøvd det òg

Dad: de vet at fly fins, og tog

Mom: tog har vi ikke kjørt, men...

W: hvordan har de lært om tog?

Dad: via bok

Mom: de har sett et på TV-en kanskje, også har de sånn leketog. De har bare ikke erfaringen med å sitte i et [tog], men ellers tror jeg de vet hva det er

snakker om Thomas toget

W: hva syns dere om bompenger?

Dad: det er bra, men irriterende

Mom: mhm, det er bra i det større bildet, men det plagsomt å få regningen i posten

W: når føles det mest hektisk om dagen?

Dad: på morgenen

W: er du også enig, [Mom]?

Mom: jeg er litt mer, for min del mer effektiv på morgenen. Så for meg er ikke det et problem. Men det er mer hektisk når jeg skal hente i barnehagen, faktisk.

W: dere kan gjerne forklare hvorfor dere syns det

1:08:--

Dad: på morgenen så liker jeg ikke å stå opp. Også liker jeg å bruke tid på å spise frokost, også skal vi gi dem mat og alt sånn, stelle dem, så må vi komme i barnehagen i god tid, før 09 slik at de kan spise der. Mens på ettermiddagen når jeg skal hente så drar jeg tidlig fra jobb, og deretter bruker vi god tid på å komme hjem

Mom: ja, vi er litt forskjellig på typer. for meg, er det som sagt, morgenen, det kan være hektisk om de våkner sent og det er noe vi skal rekke, men som regel går det ganske radig. Si ordentlig ha det og sånn, men det er fordi jeg har en veldig fri jobb. Mens på ettermiddagen, så kjenner jeg på at de ikke burde være i barnehagen [så lenge], så da føler jeg at jeg må forte meg og få henta dem, så jeg føler på det presset, på samvittigheten at jeg burde være med dem. Jeg kan ikke bruke tid på å ha det rolig, fordi nå skal jeg forte meg, og få dem henta. Så om jeg kan, så vil jeg hente dem i god tid før barnehagen stenger

W: når er det?

Mom: 16.30. Så jeg drar ofte fra jobb rundt 15, når jeg skal hente

Dad: det tar rundt 20 min minst å hente [dem ut fra barnehagen]

Mom: ja, så vi er ikke hjemme før 16

Dad: å gå inn i barnehagen til det å gå ut

Mom: rekorden min inni der er vel over 1 time for å gjøre dem klar til å komme seg hjem. Det...tar bare lang tid, også bæsjer den ene, også skal den andre springe bort og gjemme seg, også skal den andre også bæsje, også skal begge kle på seg, men så må du hive dem av om de skal på do, også nekter den ene å bli med, også neei. Det er det som er hektisk for meg, da er ofte litt slitne og sånn

Dad: de er ofte mer klar når jeg henter

Mom: ja, da har vært der lenge nok, kanskje et viktig poeng

W: er det at når det er veldig seint så er de raske med å dra?

Mom: det kan virke sånn

Dad: jeg vet ikke hva det er, men jeg har ikke så store problemer med å hente dem

Mom: kanskje jeg skal prøve å hente dem sendt en dag

W: så du [Dad] henter dem senere enn Mom?

Mom: når jeg leverer og Dad henter, så har de lengst dag. Mens når du leverer så leverer du 10-15 min senere enn meg, og da henter jeg hvertfall ½ time tidligere enn du pleier. Da blir det litt kortere dag

W: jeg lurer på, om dere skal rekke å hente dem såpass tidlig, men drar senere på morgenen, hvordan får dere jobbet en full dag da, 100% stilling?

Dad: det blir ofte at man mangler en ½ time på jobb, men vi har begge ganske fri jobb. Jeg tar med PCen hjem og jobber på kvelden

Mom: du jobbet lengre dager før, og jobber mer vanlig nå

Dad: det er vanlig der jeg jobber at folk jobba lenger

Mom: for at hverdagen skal gå på og alt ikke skal være et styr, så er det et valg å jobbe den ½ mindre [begge to]. Kunne fint ha stått på 6:30 levert dem i barnehagen 8:15, og stressa mer på morgenen. Tror ikke jeg angrer på valgene i dag om 10 år

W: så de står opp selv?

4:28

Mom: nei, de er ikke så selvstendig. Hun eldste kan jo gjøre det, men han minste han bare roper når han er våken

Dad: da må vi hente han for ellers blir han sint

Mom: har er jo innestengt i senga si [en krybbe], så han har ikke noe valg

W: er det ofte dere får sovet en hel natt?

Dad: ja, de fleste gangene

Mom: men du sover mindre enn meg; for det første pga at du er B-menneske, og at jeg sover med propper pga snorking, så jeg hører ikke ungene. Det hender jeg ligger på rommet med ungen. Så det er Dad som tar hånd om dem mest om natta

Dad: det går i perioder når de sover greit eller ikke

Mom: jeg får ofte 7,5-8 timer faktisk. Jeg prioriterer å gjøre det, jeg legger meg litt før 10. Så jeg sover nesten mer nå enn før jeg fikk unger, fordi før så blåste jeg litt i det. Jeg trengte ikke være opplagt for noen. Jeg har vurdert å stå opp 06:30 for å bedre tid på morgenen, men det er bedre å drøye det litt

Dad: det vil også endre seg med tid, kanskje om et år. Det er ikke så ofte det skjer, men om jeg opp 2-3 ganger på rad, så sover jeg ikke igjen etterpå

W: av ren nysgjerrighet, hva er som gjør at de våkner?

Dad: de våkner også har de behov for kontakt, og da gir vi dem det, også sover de igjen

Mom: for han yngste, har jeg noen ganger ligget på rommet, for da vet han at jeg er der. Da har sovet uten å våkne 3 netter i strekk, så da har han skjønt at jeg har vært der. Men da våkner de også tidligere, og det er ikke så kult det heller hehe

huker av spørsmål og temaer vi har vært innom

W: vannflaske, leketøy, våtservietter, ting man kan ha i bil, hjemme på badet, alt sånne barneting, har dere det i bilen òg?

Mom, Dad: ikke vannflaske og sånn, men vi har våtservietter

Dad: han minste blir også bilsyk, så vi har med en liten pose

Mom: så, våtservietter har vi alltid med oss. Pose, våtservietter og skift

W: hvor langt kan barna gå før de blir slitne? Minste kan kanskje ikke gå

Dad: minste går ikke så langt, nei. en gang gikk han fra lekeplassen

Mom: ca 500 meter, sånn maks. Hun eldste har gått tur-retur på Lade og alt mulig før, sånn 3 km.

Dad: ikke på en gang

Mom: nei, blir i to puljer. Sånn når de har gått i barnehagen

W: det er langt

Mom: hun har ikke gått så mye med oss

Dad: en gang ville hun gå til barnehagen, gikk nesten hele veien før hun ville sitte i vogna. Fordi hun hadde lyst

Mom: vi går ikke så mange turer. Noen kjører til bymarka og tar dem med ut, men vi gjør ikke det, ikke ennå i hvertfall. Det har noe med soving og praktiske ting. Vi ville gjerne at han skal sove den duppen

Dad: sover da et par timer mellom 12 og 14. I den perioden gjør vi ingenting

Mom: vi kunne gjort noe, men velger å ikke gjøre det. Vi har ikke testa hvor langt hun har gått, men barnehagen sier hun har gått

Dad: det er kjedelig til tider. Vil gå i byen, men kan ikke fordi han skal sove. Så om man er klar kl 15, men da begynner det å bli mørkt

Mom: også skal de ha kveldsmat kl 18 [impliserer at det ikke er tid til tur etter middag]. Er noen timer i mellom

W: og de [timene] går ganske fort?

Dad: eh, nei

hehe

W: åh fortell om det

Dad: nei, hjemme går det ikke fort. Det er ikke alltid man kan gå ut pga dårlig vær, og da kan det være litt kjedelig hjemme

Mom: det hender vi drar til Leos lekeland

Dad: da går det fort. Men det er ikke hver helg

Mom: hvis det er fint vær er det ikke noe problem, for da er ute og leker

Dad: hvis det snør, blåser og sånn, og generelt surt, da går det ikke

Mom: men igjen, vi vet det er midlertidig, og ja, vi kan gjøre mer om et år. Da trenger vi ikke ta alle de hensynene vi tar nå, og kan reise mer og

17:25

Dad: noen har besteforeldre som kan hjelpe til i nærheten, men det har ikke vi så

W: du snakket om en på flatåsen, så de har ikke bil?

Mom: de har bil, men det var så greit, men mer sånn hvis jeg skulle dit og drikke vin. Om bussen ikke går dit, så må jeg heller ta bilen. De har bil, og kan ta buss

W: dere kjenner andre familier, bruker de mye bil?

Mom: ja, men jobben er også et helt annet sted, så de kjører dit

W: hender det at du tenker at du også vil kjøre bil?

Mom: hehe, nei. Jeg synes det er godt å ha alt innen sykkel- og gåavstand. Som sagt, jeg har vokst opp på gård med nærmeste butikk 1 mil unna, så det å planlegge å kjøre dit med bil, nei. Så det savner jeg aldri. Jeg har blitt litt urban, mer enn før

W: om det hadde vært billigere å ha en matebuss som er selvkjørende, ville dere turt å ta den?

Mom, Dad: ja

W: hva er det dere tenker når jeg sier 'selvkjørende biler'?

20:28

Dad: bra, kan ikke komme fort nok

Mom: jeg tenker at det er fremtiden. På den ene saken jeg har hørt fra USA, da en dame ble påkjørt, så ønsker jeg at teknologien er finspissa til det ytterste før det lanseres

Dad: nå hadde den damen gjort noe galt

Mom: ja, det hadde hu sikkert. Men samtidig, ja

Dad: de skriver ikke om alle eksemplene der bilen har unngått ulykker. for det skjer jo også

Mom: men min erfaring med det, eller man formes jo av det man får hørt. Og det hadde sikkert skjedd om det hadde vært en menneskelig sjåfør. Men der er jo media selektiv

Dad: jeg stoler på at hvis politikere tillater ny teknologi, så er den klar nok

Mom: mhm

W: jeg har inntrykk av alt nytt av teknologi testes med en annen standard enn alt annet vi er vant med i hverdagen

Dad: hadde selvkjørende biler hatt samme ulykkesrate som menneskelige sjåførere, så hadde det aldri blitt akseptert. Må være nærmest perfekt

Mom: den ulykkesraten er helt sikkert lavere [enn menneskelig kjørt]

Dad: noen sier også at når det kommer, så skal de forby folk å kjøre bil, fordi det da blir sett på som for farlig

W: ja, for bruk av selvkjørende kan gjøre bruk av kollektiv lettere. Om bussene var mindre, det er ikke [brukt] plass til sjåfør, så det er mer plass inni, og går lokalt

22:47

Dad: for bilkollektiv så er eneste ulempe at man må kjøre bilen tilbake, men hvis du kunne bestille bilen, slik at den kommer og henter deg, kjører deg der du skal, også fortsetter den, da trenger man ikke buss, eller taxi eller privatbil

Mom: det blir kanskje mange biler da

Dad: eller vi kan ha større biler da, men det er også ineffektivt å ha 50 personer i en buss, for det er ikke sannsynlig at alle 50 skal fra samme sted til samme punkt. Buss kan hende at den forsvinner

W: mhm, det blir da on-demand, at man bestemmer selv når den vil komme. Folk kan jo tenke at det blir mye venting, og det blir det ikke så mye av sammenlignet med buss

snakker om biler idag som blir stående uten å bli brukt

W: eller at dere eier en egen privateid selvkjørende bil og leier den ut når dere ikke brukere den selv? Så kan dere tjene inn penger på det da

Mom: spennende hvor langt frem i fremtiden det er

Dad: det er mindre enn 10 år tror jeg

W: jeg tror Norge kan bli en av de siste stedene de lanserer, bakke, snø

Dad: nja, det tror jeg ikke. Men den er bedre enn menneske ved at den kan føle med hjulene. Kjøre saktere, velge rett gir

Dad vet om at biler kan kommunisere, CACC. og at dette kan kompensere for menneskelig kommunikasjon

snakker om det etiske dilemma av å måtte redde en ung og en gammel person, og at svarene avhenger av kultur til deltakere

W: kan jeg spørre, siden du vokste opp på gård, hvordan kom du deg til barnehagen, om du har gått i barnehage?

Mom: da ble jeg kjørt. Tror det var 2 km. vi bodde ved en svært trafikkert vei, så det var umulig å gå. Ikke noe sykkelveg

Dad: ikke bare trafikkert, det var E3

Mom: eller, riksvei 3. Man kunne krysse den, men det var risikosport da. Så vi måtte kjøres, til tross for at lengden, på barneskole kunne vi ha syklet eller gått

Dad: det er ingen sideveg, bare skog og jorder

W: og ingen zebra-crossing?

Mom: nei

W: :O

Mom, Dad: man må gå over veien [på eget initiativ]. For går du av bussen der så må du krysse veien

Dad: det var litt sikt, så man kan gå normalt over veien, så lenge man ser seg for. Man må se godt da

snakker om riksvei og europavei

Mom: det var lov å gå langs med riksvei 3, men det er ikke det mest gunstige

W: høres ikke så veldig tilrettelagt

Mom: nei, ikke for de 50 personene som bor der. Eller sikkert fler, men vi er ikke mange, så det er ikke så lønnsomt å gjøre det [tilrettelegge for gang og sykkel]

W: og barneskolen?

Mom: det var det samme, men det var buss, maxitaxi egentlig. Så den samlet oss opp på en lang melkerute for oss som bodde langt unna skolen. Samme distanse, 2-3 km

W: og slik var det til du starta på ungdomsskolen?

Mom: da ble det buss. Ordentlig buss. Da kjørte vi buss en mil hver vei. Den kom forbi en gang, så misset du den, så rakk du ikke skolen

33:20

W: en gang i timen?

Mom: nei, en gang hver dag. Det var skolebuss. For det var ikke noen annen buss der

W: misset du den noen gang?

Mom: ja, det har skjedd. Men var det hektisk, så droppet jeg heller frokosten. Også var det samme på videregående, kjørte buss 1 mil, og en gang om dagen

W: også flytta du til trondheim?

Mom: jeg dro på folkehøgskole først. Jeg fikk låne bilen av min far, volvo 240. Og deretter flyttet jeg til trondheim

W: og begynte å busse?

Mom: ja, litt sykkel, men mest buss. Jeg gikk mye, veldig mye. Det første året gikk jeg hvor en jeg skulle. Da bodde jeg på ila, så hadde nær vei

W: ila-****?

Mom: nei, ila-kalvskinn. Så begynte jeg på **** et ½ år etterpå, og da ble det buss. Hvis du vil ha med det, så var jeg et år i Australia, også tilbake til studier i trondheim etterpå

W: hvordan reiser man der?

Mom: der var det mye tog. For universitetet var langt unna. ½ times togtur unna. Mest tog, og litt buss om toget ikke skulle gå mot formodning

37:22

W: også, har vi kommet til nåtiden eller?

Mom: eehja, det føles sånn, men var jo 10 år siden. Den gang bodde vi sentralt. da var det buss til og fra studier

W: og nå bor dere her nå

Mom: så i det siste har vært mest sykkel sånn gradvis i løpet av 4-5 år. Nå er det kun, stort sett sykkel, og litt buss

38:16

W: Og med deg [Dad]? Gikk du i barnehage?

Dad: en slags barnehage

Mom: skole heter det vel i ****

Dad: førskole. Det var kanskje 10 minutter unna. Først var det bil. Skolen var ca i samme området. Etterhvert da jeg var 9-10 år, begynte jeg å gå.

W: skifta du skole da du begynte å gå?

Dad: det var samme området, men det var mer av at jeg var gammel nok til å gå

W: kan jeg spørre hvorfor man ikke startet å gå tidligere?

Dad: nja, for ung

W: er det kanskje trafikken, kidnapping?

Dad: kidnapping kanskje, det skjer ikke da, men man er redd for det. Det var en forstad i ****, så det var litt trafikk. Når man krysser vegen og sånn

Mom: ****menn er litt hardere på gassen enn nordmenn

W: åh, kulturelle forskjeller

39:46

Dad: da vet man at man må se seg for før man krysser, og ikke bare kaste seg i veien

W: åssen reagerer de når ser barn [i ****]?

Dad: de forventer at barn holder seg på gata

Mom: de fortsetter med samme dur

Dad: men så gjør man det; holder seg på gata. Men ja, var 8-10 alderen jeg gikk selv. Ungdomsskolen var i samme by, samme området. Da jeg gikk på videregående skole var det litt lengre unna, så jeg begynte å sykle. Da var jeg 15-16. Så da jeg var 18, gikk jeg på skolen i ****. Det var en ½ time med tog. Også flyttet jeg til en annen by; universitetet. Det var gangavstand, også hadde jeg min egen bil. Men jeg brukte den ikke mye, var mer for å komme seg ut

W: hva mener du med komme seg ut?

Dad: tur, i helga. Kanskje til butikken, ikke hverdags, men handle større ting. Det var mest for tur og sånt diverse

W: litt sånn som dere har pleid å bruke bilen her òg?

Dad: ja

Mom: det ser ut som vi har adoptert din måte å leve på. Din fremkomstmåte. Det kan absolutt stemme, jeg er lett påvirkelig

W: men også en miks med din måte, siden du heller ikke har hatt bil?

Mom: eller, det er et ½ år, nei, et helt år jeg ikke har dekket. Etter videregående [og folkehøgskole]. Da var et halvt år jeg jobba, der jeg er fra, da brukte jeg bil daglig for å kjøre til og fra jobb. Fortsatt den mila. Også har jeg eid scooter siden jeg var 16. Det var det første jeg fikk da jeg ble 16, da kunne jeg kjøre på håndballtreninger og jobb og sånn. Også var det etter jobbhalvåret at jeg dro til ****. der reiste vi med alt mulig, mest tog

tilbake til Dad

43:26

Dad: etter universitetet begynte jeg å jobbe, da bodde jeg på ****, og jobbet på ****. Jeg hadde da en sykkel. Skulle kjøpe meg en bil, men jeg ga opp

W: så bilen var egentlig første prioritet? (mest ønskelig transportmiddel)

Dad: ehnei, bilen var ikke til jobb. Det var til helgetur

Mom: fortsatt det samme mønsteret hehe

Dad: men til **** er det jo sykkelavstand. Hadde det vært en ½ times reisetid via sykkel, hadde jeg heller brukt bil eller buss. Også har jeg flyttet rundt omkring i byen, sentrum, og her, men jeg har alltd hatt sykkel

W: det er visst en viss frihet med sykkel kan jeg se for meg

Dad: jaja

W: kunne kanskje ikke flyttet alle de stedene med bilen, ettersom man må ha parkering og sånn?

Mom: hva enn som styrer det andre, det har vært et bevisst valg å bo nærme sentrum for å slippe å styre med bil

Dad: jeg kommer fra en forstad i ****, så jeg har fått angst for bil. Der må man gjøre alt med bil. Det tar så mye tid..

Mom: og kø. Det er rart å se hverdagen til folk som må sitte i kø på vei inn til ****. De sitter der i timesvis, jeg blir så utålmodig

snakker om kø

Mom: en gang brukte vi en time i kø

Dad: joa, en time [lite tid i forhold til den ekte køen?]

W: du sa det var tog der?

Dad: ja, til og fra ****, men skal du gjøre ting i nærområdet, da bruker man bare bil. Om man skal til butikken, sportsaktiviteter, alt. Man kan sykle også, men det er mest de unge som sykler, kun fordi de ikke kan kjøre bil. Kanskje det er der det kommer fra; ønske om å bo sentralt

W: mhm, å bo sentralt gir også mange muligheter

Dad: man har ikke mange fritimer i en dag, og kaste dem bort på bilkjøring gir få timer igjen

*snakker om dagens tur til **** og **** *

48:48

Dad: før gikk det en buss, nr ****, som heter **** nå; den gikk til ****, og videre til Lade Arena. Vi mistet den, så nå stopper den på ****, og vi må bytte buss. Det er sånn 2-3 stopp, man bytter mellom. Det foretrekkes å ta direkte buss

Mom: [bytting av buss] er det jeg definerer som gangavstand

W: tar det lenger tid å bytte buss fremfor direkte?

Mom: nja, med mindre man treffer veldig, så er direkte raskest.

Dad: men det treffer ikke. Det er ikke meningen å treffe sånn, fordi de treffer når du skal i samme retning. Skal du herfra til sentrum, da treffer den. Men de [overgang ****] passer ikke sammen, og det er ikke meningen at de skal passe. Det er en slags forventning at man skal komme frem til kjøpesentre med bil da. Det er ingen som tar buss til kjøpesenteret. Det er som høna og egget; ingen som gjør det, så da blir det ikke tilrettelagt

Mom: vi bruker for så vidt en del sykkel om vi skal på Lade, men vi ender opp noen ganger med å ta bil, faktisk

Dad: men det er så mye kø

Mom: mhm, det er så mye kø på Lade. Lørdager er heeelt...

Dad: på **** også, masse kø

W: hvilke retning?

Dad: rundt, vet ikke om du er kjent med området der, men det er den delen under E6. også går du til ****. Det er kø opptil rundkjøringen her ved **** stasjonen. Det kan være fullt av biler som venter på å komme til ****. Køen går fra **** til rundkjøringen, og ut til Lade Arena og blokkerer alt

Mom: det fungerer veldig, veldig dårlig. Det er ikke skapt for så mye trafikk disse kjøpesentrene. Virker i alle fall ikke sånn

Dad: samme med parkering på Lade. det er vanskelig å komme seg inn og ut, og køen blokkerer absolutt alt. Det er håpløst. Det frister ikke å ta bil. Det er greit å sykle opp og ned på sommeren, men på vinteren når det snør og så er det ikke så greit

snakker om snø og slaps

Dad: å kle seg på vinteren, for så å komme inn på kjøpesenteret som er veldig varmt, det passer ikke. Når man sykler så har man ikke så mye plass å gjøre av ting

W: mhm, ikke sant, man har det bare på seg på en måte?

Dad: på seg eller ha en sekk eller bære det

køddemodus

Mom: de skulle nesten bare senke temperaturen på alle kjøpesentre for sykklistene hehe

W: eller sette inn sånn tørkeskap kanskje, med sånn lås på hehe

Mom: men hvor stor er markedet for det nå, det er ikke så veldig mange av oss

W: det blir bare dere

Mom: bare oss og de 5 andre. Men det er kanskje et sted å starte, om man ønsker å få fler til å sykle

de får credz for å reise unikt

53:38

Dad: jeg vet ikke om det er miljøet, men det er mange på **** som sykler

55:00

spør om hvilken rute de tar

57:07

Mom: vi tar nesten akkurat samme rute [hjemmefra til barnehagen].

W: er det noen stengte veier på veien dit?

Dad, Mom: det er en snarvei gjennom et borettslag.

Mom: det er mange som leverer på **** skole

Dad: så det er veldig trafikkert der

Mom: vi må krysse veien to ganger for å komme til barnehagen. To fotgjengerfelt

W: hvordan er det? Er de [bilistene] flinke til å stoppe?

Mom: folk flest stopper der. Noen få gasser på

Dad: i rundkjøringen her. Om man har barnevogn stopper folk, men hvis ikke, så gidder de ikke stoppe. Det var en eldre dame som ble kjørt ned en novemberveld. Ingen gidder å stoppe, man må se dem i øynene og true med å gå over før de stopper

1:00:00

mer detaljert hvilke gater som blir fulgt

1:02:08

Dad: nå har det blitt sånn rød asfalt, og den er brøytet ganske fort. Før gikk jeg oppi bolig gatene, men etter sykkelfeltet har jeg tatt hovedveien

W: hvordan er din vei da?

Mom: jeg sykler mye småveier og sånt, snarveier og stier mellom boligblokker, så det er selvsagt, ikke måkt på vinteren. Jeg tror ikke de prioriterer gang- og sykkelveg oppe ved ****, når det er snør i Trondheim. Da prioriterer de sikkert nærmere byen. Det er mye, det er ganske dårlig brøytet og tilrettelagt for både gående og syklende. Men det går å ta alternative veier. **** f.eks, men man må som regel innom en av vegene som ikke er brøytet, med mindre man tar sjansen å sykler i hovedveien, men det er jeg ikke så veldig glad i, for da er det både slaps og trafikk fra biler. Såe, jeg opplever som risikosport, i alle fall på vinteren

W: åh, et spørsmål til også er jeg ferdig. Ville du latt dine barn reise på samme måte som du var barn? Så, som barn ble du mest kjørt egentlig?

Mom: som barn hadde vi ikke noe valg, fordi vi bodde et helt annet sted. Det blir vanskelig å sammenligne, men hadde vi nå bodd der jeg bodde, så ja, da hadde det vært greit for meg å kjøre dem til barnehagen

W: du er et spesialtilfelle for det spørsmålet egentlig. Jeg tror jeg har laget det med gående i tankene

Mom: de skal jo gå her

Dad: jeg har sett grupper [med gående]

Mom: ja, det er ofte en forelder som tar med 5-6 unger i området her ser det ut som. Også tar de en dag i uka eller noe sånn. Det ville vært fint ja

W: ville dere latt barna gå fra 1. Klasse av om de gikk i sånn gruppe?

Mom: i gruppe, ja. Men ikke for seg selv her nei

Dad: til ****, så må de krysse en ganske trafikkert vei

Mom: man kan også velge å gå der det er mann [trafikkregulert]

Dad: men den nye skolen som er planlagt, den blir mot **** da. Da må man krysse ****, der buss **** går. Den er ganske trang. Den ser ikke så stor ut, men folk kjører fort der. Det er dårlig med fotgjengerovergang og det fins ikke trafikklys. Så der ville jeg vært skeptisk i å ha 6-åringer krysse

Mom: der har jeg aldri sett unger gå for seg selv

Dad: mhm, og fortauet er veldig trangt

Mom: det er trangt og heller mot veien. Det er en av stedene jeg må sykle. Ofte er det ikke brøytet, og da føles det som man dette mot bussene som kjører forbi

Dad: det kan hende når de bygger skolen, så tar de tak i veien også

Intervju 4

har startet å småprate på forhånd når recordingen starter

Mom: og her har man et år [foreldrepermisjon]. I **** er det veldig dyrt å sende barna til barnehage, og her kan man bare gjøre det. Ja, så det er veldig forskjellig

W: hvor er det de sender barna sine da, i ****?

Mom: nesten alle kvinner jobber deltid, jobber 2 eller 3 dager i uka, og da er barna i barnehagen 2-3 dager kanskje. Samt de har bestemor og bestefar som kan passe på barna

2:10

W: kan jeg bare starte, hvor mange er dere i familien?

Mom: vi er to voksne, og fire barn

W: og alder på dere, alle sammen?

Mom: pappa er 41, jeg er 37, eldste datter 8, vi har en som er 6, og minste to er på ett år (tvillinger)

W: i husholdningen, hvor mange sykler, elsykler har dere?

Mom: av sykler har vi 4

W: hvem sine sykler er det?

Mom: en til meg, pappa, og de eldste to

W: hvor mange biler har dere?

Mom: en bil, vi har en stor bil

W: dere har aldri vært med på bildeling, bilkollektiv?

Mom: nei

W: og hvor mange plasser har dere i bilen?

Mom: 7 plasser

W: stor bil da, er det en fancy bil

Mom: ohnei, vi kjøpte en ny bil da vi fikk tvillinger. Vi hadde en bil, men måtte kjøpe en større en

W: er det noen av dere som kjører buss?

Mom: ja, jeg kjører buss

W: kjører du med sånn periodebillett?

Mom: ja

W: hva med eldste? Eller blir de kjørt kanskje?

Mom: ja, de eldste to blir kjørt, og de yngste to leverer jeg. Da går jeg. Deretter tar jeg buss til jobb

W: hvor bor dere da?

Mom: vi bor ved barnehagen, der de yngste går. De to eldste går på **** skolen.

5:27

kart blir tatt frem for å kartlegge rute

6:24

Mom: først går jeg og leverer dem til barnehagen. Deretter går jeg tilbake hjem, for så å ta bussen til jobb

08:02

kartlegger Dad sin rute

Mom: han kjører barna til skolen først, også drar han på jobb etterpå. Hvor han jobber avhenger litt av dagene. Kjører via ****, *tegner videre*

10:34

Mom: og det var uten aktiviteter

W: hvilke sånn busskort bruker du da, og hvordan har du bestemt deg for det?

11:00

Mom: jeg har 6 måneder, halvårs, fordi jeg liker å sykle, men på vinteren går det ikke. Jeg gjorde før, men nå er det så travelt med fire barn, at jeg har kjørt til jobb [med buss]. Det er første gang jeg har halvårskort. Med to barn var det mulig å sykle.

W: For da var det mannen sin som pleide å kjøre?

Mom: det er vanskelig å finne parkering på jobben min. Så, da jeg kjørte, kjørte jeg dem til skolen, dro hjem og parkerte den der og sykla til jobb. Senere på dagen, syklet jeg tilbake, hentet barna med bil

W: ja, det er vanskelig med parkering

Mom: ja, jeg pleide å parkere på ****, og da tok det sånn 20 minutter å gå hit. Og jeg må betale. Så det er raskere å kjøre hjem, ta sykkelen og sykle hit. Jeg bruker bilen uansett, men jeg parkerer den ikke her, jeg parkerer hjemme

12:11

W: ville du fortsatt tatt bilen om parkering hadde vært nærmere der du bodde?

transkribering: jeg skjønner ikke mitt eget spørsmål

Mom: når det var nærmere skolen, så kjørte jeg også, for nå er det bare mannen min som kjører fordi han kan parkere rett ved kontoret på begge arbeidsplasser. Så det er lettere for ham å kjøre, mens for meg bussen. Det er derfor vi gjør det sånn

W: det høres som om tid er viktig for dere?

Mom: ja, spesielt om morgenen. Noen ganger når jeg henter barna fra skolen med buss, og tar bussen hjem, da har vi gjerne lengre tid, men det har vi tid til. Men om morgenen da er tida mest kritisk

13:20

W: for om vi bare starter på en mandag, når er det dere må stå opp?

Mom: mannen min står opp kl 06:30, tror jeg. Og jeg kl 07. Også barna litt avhengig av når de våkner. Også må de ut av døra 08:10, skal pappa med de eldste to til skolen.

W: pleier du å gå med tvillingene etter at de eldste har dratt?

Mom: det avhenger veldig. Spørs opp de..bæsjer og sånn

W: er det noen tidsfrist på når du vil være i barnehagen?

Mom: nei

W: de spiser ikke frokost der, kanskje?

Mom: nei

W: så da spiser de hjemme? Når er de tidligst og senest [i barnehagen]?

Mom: når jeg leverer dem, ca 08:15 som tidligste og kl 09 det seneste

W: og da, det virker som det ikke alltid er deg som tar dem til barnehagen?

Mom: oftest er det meg, ja

W: fordi Dad likevel skal jobbe litt langt unna, og da tar han de eldste i sammen slengen?

Mom: det er bare fordi det er lettere for meg å bussen, fordi jeg har direktebuss, og han kan parkere i nærheten av kontoret. Det er mest praktisk for alle

16:17

W: så da er du på jobb innen?

Mom: vanligvis kl 09

W: når drar du hjem da?

Mom: kl 15:45

W: da drar du til barnehagen da? Direkte?

Mom: Ja

W: og hvor lang tid bruker du i barnehagen da, på å hente?

17:30

Mom: ja, det kan ta tid. Spesielt med to. Vi er en av de siste som kommer og en av de siste som går [i løpet av dagen (antas det)]

W: for hvor lang tid tar det for deg å komme deg fra jobb til barnehagen?

Mom: eh 20 minutter. Det er litt avhengig av bussen, men ca 20

W: er det avhengig av om den er sein, hvor mange som er på bussen og sånn?

Mom: jeg tar to busser

W: og da må det klaffe når du bytter buss?

Mom: ja

18:04

W: hva er det lengste du har ventet når du skulle bytte, ca? Eller man vet kanskje ikke sånt?

Mom: det var kanskje en gang da bussen virkelig ikke kom. Det tok sånn 30-40 minutter

W: hele turen?

Mom: nei, i bare ventetid. Tok da en 1 time å komme meg hjem. Men det var det verste, og det skjedde en gang i løpet av 5 måneder

W: det er ganske lenge ja

Mom: ja, også blir man litt stressa, fordi man skal rekke å hente barna. Det hadde vært raskere å gå, men man vet jo ikke om busse kommer snart eller ikke. Så da venter man bare

W: det er samme tid begge veier?

Mom: mhm ja

19:13

W: hvor lang tid tar det å gå til barnehagen, én vei? Fra hjemme

Mom: 5 minutter

W: hvor lang tid tar du det tar for mannen din? Å komme seg på jobb

Mom: til skolen med bil, 5-10 minutter. Og etterpå til jobb, også kanskje 10 minutter

ser på kartet i reiselengde at Dads reise er lengre enn Moms, men nesten like rask

W: det ser litt urettferdig ut

20:00

Mom: hehe, ja, også er det lettere å ta med to større barn. Men mannen min lager alltid mat, så det er greit. Og før da jeg jobbet i finans, tok han var på barna, alltid. Så, det er litt sånn 'give and take'

W: såå, når er det dere er hjemme igjen da, sånn ca?

Mom: han henter dem 16:30 ca, og da er de hjemme 16:40

W: og hvis du er i barnehagen 16:30, da er du hjemme 16:35?

Mom: mhm

W: lager dere middag selv? Har dere sånn matkasse

Mom: lager selv. Ingen matkasse

21:20

W: hvordan er det å lage mat og å ha fire barn hjemme da? Er de veldig sultne, går det greit? Gråter de mye?

Mom: det går bra, fordi vi er ikke norske, hehe, så vi er ikke vant til å spise kl16, vi spiser kl 18:30. Så tvillingene spiser ofte sammen litt tidligere, mens pappa lager middag til resten

W: er det noen aktiviteter på mandag?

Mom: nå er det bare aktiviteter på torsdag. Vi har sluttet med masse aktiviteter for det ble for mye

W: hvordan var det før?

Mom: før hadde jeg aktiviteter på mandag, barna hadde aktiviteter på tirsdag, pappa også på tirsdag, og barna, de eldste to, på torsdag. Jeg begynte å jobbe igjen, etter tvillingene, i september, så vi prøvde bare å se hvordan det gikk. Men det ble for mye, så etter jul, er det bare torsdag

W: var aktivitetene langt unna, som gjorde det vanskelig å få alt til å passe?

Mom: det var bare tidsmessig vanskelig

W: hadde dere fått det til om alt var skikkelig nærme? Sånn 5 min gåavstand

Mom: aktivitetene var via bil eller sykling, 5-10 minutter, så det tok ikke gang lang tid

24:00

W: åh, det var ikke lang tid nei. Hvor lang tid brukte man på aktivitetene da?

Mom: det var 1 og ½ time, så det tok vel 2 timer totalt

W: din aktivitet?

Mom: ja. Så for dem ville det vært 1,5 time totalt. Og dette er svømming. Ja, 2 timer totalt

W: tar det også bare 5-10 minutter å komme til, Pirbadet?

Mom: ja, de blir henta på skolen og kjører til Pirbadet, også kjører de hjem. Han henter dem klokka 15:45, så kjører de til Pirbadet, men det er alltid veldig travelt på det tidspunktet

W: travelt som kø?

Mom: ja

W: man må regne med 15 min ekstra [pga kø]? Ville dere dratt senere om det ikke var kø?

Mom: ja og ja. Og de drar hjem 17:15, så 17:30 er de hjemme. Vanligvis er de hjemme litt seinere enn det òg

W: hva er det pappa gjør mens de er der?

Mom: snakker med de andre foreldrene, leser litt. Han er der, ser på barna, hvordan de svømmer, hvordan det går med dem. Han sitter der fordi han må kjøre dit, også gjøre seg klar, så det begynner 16:30 tror jeg, så han sitter der bare 35-45 min, noe sånt. Og resten er reising, skifte klær, det tar tid

W: må han starte tidligere på jobb den dagen, hvis han skal kunne dra tidligere fra jobb?

Mom: nei, vi er veldig fleksible med jobb, så vi jobber det vi kan og tar resten på kvelden

28:24

W: og da går det opp til en 100% stilling?

Mom: nei, jeg jobber nå 80%, fordi jeg fortsatt har permisjon en dag i uka, men jeg vet ikke helt hvordan jeg klarer det med 100% igjen. Det er ikke lett med fire barn, så vi gjør det vi kan

W: dere er ikke alene om det

Mom: ja, også har vi ikke familie her. Jeg kommer fra ****, og mannen er fra ****, så vi har ikke familie som kan steppe inn og passe barna. så det er bare slik vi gjør det nå

W: sant, fordi mange pleier å støtte seg på besteforeldre

Mom: ja, vi pleide å gjøre det i **** vi òg, men nå kan vi ikke det

30:20

W: og det er den eneste dagen som skiller seg mest i uka?

Mom: ja. Eller, det hender barna leker hos andre barn

W: hvordan kommer de seg dit?

Mom: da reiser de med foreldrene til vennene. Direkte fra skolen

W: har mannen din fortalt deg om kø og sånn?

Mom: det er vanligvis ikke kø, det er bare kø på vei til pirbadet

W: fordi det er kanskje ikke så mye kø innad i byen?

Mom: nei, han kjører typisk her og her *peker på kart* og der er det ikke mye kø

W: opplever du kø når du sitter på bussen?

Mom: nei. Og bussene jeg tar har heller ikke mange folk. Men jeg drar sent; jeg drar ikke tidlig, så det hjelper kanskje. Det er bare, når jeg noen ganger tar buss **** for å hente de eldste barna fra skolen, da er det veldig travelt. Noen ganger tar jeg buss fra jobb til ****, så tar vi

buss til ****, og går hjem. Så noen ganger når jeg henter dem, tar jeg bussen dit, og etterpå tar vi samme bussen til ****, og den er veldig travel

W: pleier bussene å komme til rett tid for deg?

Mom: ja. Det er mye bedre nå som de har endret bussystemet. For oss, er det blitt bedre

34:13

W: når startet du å busse?

Mom: oktober

W: så før det var det sykling?

Mom: ja

W: hvor langt er det til nærmeste busstopp hjemmefra?

Mom: 2 minutter

34:40

W: og fra stoppet ved ****?

Mom: 10 minutter å gå. Eller så kan man ta en buss til, da er det bare 2 minutter å gå. Noen ganger kan vi ta buss 10 eller 12, og da er vi 2 minutter hjemmefra

W: så dere ser an om dere gidder? Om den kommer i det hele tatt?

Mom: ja, og om ungene har nok energi

W: hva syns de om bussen? Eller du har kanskje aldri spurt dem

Mom: barna liker det. Vanligvis

W: hvordan vet man at de liker det?

Mom: fordi de liker å være i bussen. Men de foretrekker bil, fordi det er lettere ,og slipper å vente på bussen. Men de er alltid glad når vi tar bussen. Liker å se på andre mennesker som også tar bussen, samt de kan trykke på stop-knappen. Selv om de er 8 år, så er det fortsatt interessant

W: hva syns du om metrobussene? De kom i august

Mom: barna liker dem. Bare fordi de heter metrobussen, fordi de er ganske lik vanlig busser egentlig. Jeg pleide å bo i ****, og der har de metrobuss som et et system. Så da de sa de skulle få metrobuss, da jeg tenkte jeg på metrossystemet som kan kjøre veldig fort og alltid få kjøre først, men her det bare en buss. Det er ingenting annerledes, så vi ble litt skuffet da den kom, bussen er egentlig bare blitt lengere. De har det i mange byer i Latin-Amerika, de har det også i Colombia, sånn metrobuss, som er litt annerledes enn her. Men jeg forstår det; different scale

vi snakker om Midtbyens størrelse

W: men ellers har endringen vært grei for deg?

Mom: jeg forstår ikke hva forskjellen er

W: hva syns du om bompenger?

Mom: det er et system som funker i Norge. Vi har det ikke i ****

W: og hva tenker du om det?

Mom: det er kanskje ærligere. Man betaler når man kjører. I **** betaler man bare uavhengig av hvor mye man betaler. Det heter ikke bompenger der, men de betaler en slags skatt

W: så de betaler gjennom å eie bil?

Mom: ja, og uavhengig hvor man kjører. Det er samme beløp. Og her betaler man mer, når man kjører mer

40:34

W: jeg kan også forstå at det kanskje er litt lite plass i ****, så de vil ikke ha så mye biler stående der?

Mom: også har de ikke det bomsystemet som vi har her. Så å introdusere det koster veldig mye, og psykologisk er det vanskelig for mennesker at det blir endret. Så politikere ønsker kanskje ikke å gjøre noe drastisk. Men det har vært snakk om det ganske lenge

41:27

W: du opplever som mest hektisk på morgenen, sa du?

Mom: ja, også fordi jeg er B-menneske, så det er aldri lett

W: så hvordan reiste du før barn? Eller, du fikk dem i ****?

Mom: ja, de første to fikk jeg der.

W: hvordan reiste du der?

Mom: jeg reiste med tog, fordi jeg jobbet i en annen by. **** er veldig annerledes enn Norge, hvor om man bor i Trondheim, så jobber man vanligvis i Trondheim. Mens i **** pendler man mer. Så jeg reiste 45 min til en 1 time circa, dør til dør. Tog tar 25 min utter Og Dad syklet. Han jobbet i samme by som vi bodde. Det tok...20 min

44:45

W: Syklet dere med barna bak?

Mom: ja, en foran og en bak

W: hadde dere bil der?

Mom: ja

W: hadde dere barneseter i bilen?

Mom: ja. Det tror jeg er pga en europeisk regel. Vet ikke, men det er det samme i **** som i Norge

Mom: foran på sykkelen kan de sitte der fra de er 9-10 måneder. Også er det en bak

snakker om infrastruktur

47:38

Mom: for her [i Norge] tør jeg ikke sykle til skolen med de eldste to, for der er det ikke sykkelveg. Jeg syklet til skolen alene da jeg var 8 år, men her, jeg finner det litt farlig. Men det er forskjell om man sykler i byen vs utenfor

W: så du ville ikke latt dem sykle som 8-åring?

Mom: de sykler i nabolaget og sammen, men til skolen, lar jeg dem ikke sykle alene. Vi har prøvd å sykle sammen til skolen, men det tar lang tid, i fjor om sommeren. Men det tok sånn 25-30 min, fordi de må sykle oppover i bakken over ****. Vi er ikke vant til bakker

Og som yngre på videregående, syklet jeg dit, og det tok 45 min til 1 time. Men der sykler alle, så det var normalt

W: og da slipper man å dusje på skolen?

Mom: ja, for det er ingen bakker, så jeg syklet ikke så veldig fort

W: var det det at det ikke var VGS nærmere?

Mom: det var en som var nærmere, men jeg ville gå ved en spesifikk skole. Så jeg syklet til en annen by

avklarer forskjellene skolesystem

51:52

W: så du fikk lov til å sykle fra du var 8 år?

Mom: ja

W: når startet du å eie bil, og hvorfor fikk dere en?

Mom: mannen min fikk det fra sin jobb. Jeg husker ikke akkurat når det var, men var før vi hadde barn

W: hvor lenge bodde dere der?

Mom: jeg bodde der i 10 år. Og i løpet av de 10 årene bodde jeg i ****, og jeg bodde i ****, også reiste jeg masse de siste årene. Nei, tror jeg bodde der i 12 år. Også har vi bodd i **** i 4 år

W: parkering på jobben, dere får ansatt Rabatt?

Mom: ja

W: 20 min å gå [fra parkeringen til kontoret]?

Mom: jeg er alltid sein, så jeg kan ikke parkere her [nærmeste parkering], men må da parkere i utkanten

W: tror du at du kommer til å sykle igjen til våren?

Mom: vet ikke, har ikke bestemt meg ennå

55:26

W: hvordan er morgenrutinen deres? Stå opp om morgenen? Du nevnte tidligere 06:30 for Dad, og du 07...

Mom: vi spiser frokost 0730 også drar vi

W: virker som du har en time på morgenen før du må til barnehagen. Den timen, går den veldig fort?

Mom: ja, ja

W: gråter de mye på morgenen?

Mom: men spesielt om vinteren, med å kle på to babyer. De er 1 år, så man må fortsatt hjelpe dem med alt

57:02

W: I deres bil, hva er dere har i bilen som dere lagt der?

Mom: fire barneseter, skiboks, og det er det

W: vannflaske, leketøy, våtservietter?

Mom: nei

W: gymtøy, pakkes det i bilen?

Mom: sånn som de trenger i skolen?

W: eeh, sånn om de skal på aktivitet, sånn svømmetøy?

Mom: de tar det meg seg på morgenen og har det med seg hele dagen

58:48

W: Hvis dere går en tur, hvor langt kan dere gå før noen blir slitne, 'nå må vi stoppe'?

Mom: med bilen? Vi bruker ikke bilen så ofte. Men f.eks vi dro på ski i Åre for vinterferie, og da gikk vi på ski i ca 2 timer. Men det var på ferie, så vi dro sakte. Og ofte drar vi heller til bymarka, sånn 20-30 min, og kjører dit

W: og da er dere da 20-30 min?

Mom: oja, nei, vi kjører i 20-30 min. Hvor lenge vi er der i Bymarka...det avhenger veldig på barna, men kanskje 2 timer, siden vi fikk tvillingene

W: ja, for hvordan er det om de skal sove på dagen?

Mom: for nå om vinteren tar vi dem ikke med, og sover de hjemme, men om sommeren så drar vi ut, da er det lettere å ta dem med. Da sover de i vognen. Men det er veldig vanskelig å si noe om det, siden det endres fortsatt, hele tiden

W: så det er mest sjeldent at det klaffer med tiden?

Mom: ja, så ofte er tvillingene bare hjemme. Også drar vi på tur med de to eldste, én forelder ut

W: går dere tur da, gå liksom?

Mom: ja

W: og, 6- og 8-åringen kan gå en del?

Mom: ja, de er vant til det. Det er bare vanskelig med tvillingene, ettersom man ikke kan bære dem, da blir det for tungt, for da må begge to bære en hver. Man må bare tilpasse situasjonen

01:01:00

W: i hvilken grad er du vant med å bruke apper på mobilen?

Mom: jeg bruker det alltid

W: så om jobben kommer en ny app, eller at man må lære seg å bruke noe nytt, hva syns du om det?

Mom: jeg liker det ikke, liker det aldri, men man må jo, så det går bra

W: den andre delen av oppgaven min handler om selvkjørende biler. Så jeg spør litt om det. For hvis dere hadde sluppet å parkere bilen selv, samt sluppet å tenke på å hente den. Så dere kan bruke bilen, dra dit, også kan du bussen hjem hvis du har lyst. Hadde det vært greit da?

Mom: ja, når det funker. Og er trygt

W: ville du latt barna dine kjøre en slik bil alene, de på 6 og 8 år?

Mom: mener du i fremtiden, sånn at det ikke er noen andre, bare bilen?

W: ja, i fremtiden en gang. Da har jeg sett for meg at man setter dem i bilen og bruker appen til å si at de skal dit, også drar de dit. Også kan du facetime dem i bilen. Vi kan si turen ikke er så lang, så maks 15 minutter. til skolen. Det kanskje litt rart å tenke på det

Mom: ja, hmm, det er litt rart å tenke på det

W: for da kunne pappa dra rett til jobb

Mom: ja, det hadde vært fantastisk. Og om de er 6 og 8 år, så går det bra, hvorfor ikke. Jeg er aldri sånn first-mover, men ja

W: åja, du er mer skeptisk til teknologi?

Mom: jeg er ikke veldig skeptisk, men jeg er ikke den første. Jeg har noen venner som alltid skal være først. Jeg er heller ikke sist

W: ja, sånn midt på

W: hva med å levere barna i barnehagen?

Mom: nei, ikke når de er så unge. For du må vel gi dem til et annet menneske?

W: det blir vel at barnehagen kan følge med på appen at de kommer litt som en pizza

Mom: nei, det går bra når de er 6, men før det nei

W: sånn i tilfelle det skjer noe i bilen?

Mom: nei, i tilfelle de gråter, fordi de må lære å si ha det, si farvel til mamma og pappa, og at de vet at vi kommer tilbake. Jeg tenker det er viktig at det er mennesker som tar dem i mot direkte. For når jeg har tvillingene, så gir jeg dem over til en i barnehagen, en og en [sier ha det]

Så jeg kan ikke bare sende dem av gårde. Kan ikke gjøre det med barn så unge. De må lære at de ikke blir forlatt

W: mhm, ja, når det kan være vanskelig når de sover også, at de gråter på kvelden for å vite at foreldrene er der

jeg nevner avskjeds-/seperasjonsangst

Mom: ja, mhm. Og når sønnen min var 5 år, så kunne han gråte da vi dro. Ja, man vil helst ikke at de skal få seperasjonsangst, så da ønsker jeg å levere dem personlig

W: pleier du prate med dem [ansatte] i barnehagen? Si ifra om det er noe med barnet?

Mom: ja

W: jeg hørte dere hadde en app i barnehagen?

Mom: åhja, men jeg sjekker den aldri, fordi jeg gjerne vil høre om det gikk bra, hvordan de følte seg

W: hva er det man får vite gjennom appen?

Mom: det er veldig enkelt. Det er om de har sovet og hvor lenge, samt lunsjmeny. Så du vet hva de har spist, men ikke hvor mye de har spist, om de likte det. Sånt må man ennå spørre om

01:09:33

W: hva tenker du om at hvis du skal, hvis det er en ordning med selvkjørende biler, og du velger hvem du vil dele med. Så at du kan velge f.eks kollegaer, slik at du aldri vil sitte med ukjente. Så, la oss si at du vil bli henta hjemmefra nå og du taster at du vil ha den nå, da vil det komme en bil innen 5 min, ville det vært okey?

Mom: ja, høres bra ut, om det alltid kommer innen 5-10 minutter. Litt som en taxi

W: ja, det blir det. Også betaler du ikke penger for å eie bil selv, men at du hele bruker penger på å være med i et bilkollekti v. Så om du må dele bil med andre, at du skriver inn at du ikke har tid til å vente 2-3 minutter, og da tenker bilen i hodet sitt at den ikke rekker å møte "Hege", for da må du vente, men den rekker å hente noen andre, så da må du sitte og kjøre rundt med andre, men ikke noe mer en 2-3 minutter, fordi du har valgt at du ikke kan vente lenger enn 2-3 min. Det ble litt mye..

Mom: så du mener at, jeg bestiller bil i appen

W: også kan du skrive i appen at du kan dele bilen med andre

Mom: så den går innom huset, for person A og person B, og vi tar dem med, også kjører vi til destinasjonene

W: mhm, avhengig av hvem som bor nærmest, og hvem som har dårligst tid

Mom: det er alltid avhengig av hvor lang tid det tar? Tidsmessig?

W: mhm, det er det jeg tenkte med at man kan skrive inn hvor lenge man er villig å bruke ekstra tid på turen din

Mom: også betaler man mer eller mindre [avhengig av tiden man taster inn]?

W: ja

Mom: ja, får man har et taxiservice her, hvor man kan dele taxien med andre personer på vei til Værnes. Også betaler man mindre nå man er flere i bilen, også tar det litt tid siden man henter fler. Det har jeg gjort før, og det funka for meg

W: oi, det visste jeg ikke eksisterte

Mom: man deler det vanligvis med 2-3 personer

W: og da er det fremmede man sitter med?

Mom: ja, sjåføren henter flere personer, også kjører den til Værnes

W: hvordan er det for deg å dele bilen med fremmede?

Mom: for meg er det bra

W: snakker dere

Mom: nei, de er nordmenn, så de snakker ikke. Men jeg liker å snakke med folk; ikke når det er veldig tidlig på morgenen, men ellers liker jeg å snakke med folk. Som når jeg deler [bil med andre]

W: for det kunne være koselig, når man deler bil med noen man kjenner, f.eks folk man ikke har sett på en stund. Gitt at dere bor og skal i samme området

Mom: ja, at man kan velge hvem man vil reise med

W: hva om det kostet mer å eie en selvkjørende bil? Da kan du velge å dele den med andre, og også leie den ut når dere ikke bruker den

Mom: vi er veldig vant med å ha bilen stående utenfor døra, og kan bruke den når som helst. Så det blir veldig annerledes å ha en bil komme innen 5 minutter og ikke kjøre selv, det er bra. Men den må alltds komme. Hvis det er problemer hadde vi valgt å ha en bil selv. Også avhenger det av hvor mye det koster. Jeg kan også ta barna til skolen med buss, men det er så dyrt, at jeg sa nei, fordi vi har en bil. Vi betaler også i tillegg bil og buss i så fall

W: ja, for det har jeg merket at det er flere som kunne brukt buss, men du må enten betale periodebillett eller ikke i det hele tatt

Mom: nå så trenger jeg en ny sykkel, så jeg står mellom en sykkel eller periodebillett

W: har du vurdert elsykkel

Mom: ja, men vi har ikke garasje, så da måtte den stå ute. Og da blir den ødelagt etter en vinter, så jeg tror ikke jeg ville kjøpt en elsykkel

W: når er det du ville latt barna dine dra alene til skolen? I hvilken alder?

Mom: mhm, vet ikke

W: hvor lang tid tar det å gå egentlig?

Mom: 30-40 minutter. Så vi går noen ganger om sommeren på ettermiddagen, sånn 16:30. Og datteren min vil gjerne gå alene, så kanskje han får lov den sommeren. Det er litt avhengig av om hun fortsatt vil det

W: om dere går 16:30, da er dere hjemme...

Mom: mannen min er hjemme 17, og da er vi fremme 17:30, men det går bra når vi ikke har annet å rekke

W: hva om de kunne gå med andre barn?

Mom: ja, det håper jeg de kan

W: for det ville vært annerledes?

Mom: ja

W: hvilke bekymringer har man som forelder, hvis man la barna gå? Trafikk..?

Mom: ja, og at de ikke finner veien

W: for de har kanskje ikke mobil?

Mom: nei, og jeg vil heller ikke at de skal ha det, så haha

W: mhm, ja, de er kanskje for unge for det

Mom: åhnei, er mange av dem som har det. Kanskje det er den spesifikke skolen, men jeg har hørt fra andre foreldre at barna har fått mobil i alder av 7-8 år

W: er det pga sosiale medier?

Mom: ja, også er det litt sånn, at det koster ressurser for verden, ikke alle kan ha alt

W: er du redd for kidnapping?

Mom: jeg har lest om tilfeller hvor barn som har blitt forsøkt lurt i en bil, 2-3 ganger i Trondheim, men jeg har snakket om det med barna mine, så ja. Og sjansen er veldig liten, så om jeg er redd for det i Norge, nei

W: tror du det har noe med at du har bodd i ****?

Mom: ja, jaa. Det er helt annerledes

Intervju 5

04:35

W: hvor mange er dere i familien?

Dad: vi er 5

W: og hvor gamle er dere?

Dad: jeg er ****, samboeren min er ****, også har vi tre barn på 8, 5 og 3 år

W: har dere tilgang til sykler, elsykler?

Dad: ja, vi har en stor transport elsykkel

W: sånn med vogn foran?

Dad: nei, med to seter bak, slik at man kan ha to barn på. Og vi har også vanlige sykler, begge vi to, Mom og jeg, han på 8 og han på 5, har også vanlige sykler

W: hvor mange biler har dere?

Dad: vi har 1

W: hvor stor er den?

Dad: den er ganske stor, opptil 7 seter. En ****. Det er en gammel hybrid. En automatisk hybrid lades ikke, men den går på hybridfunksjonen, som via bremsing og sånn lades den

W: har du noen gang vært med i bilkollektiv, lånt bil via en ordning?

Dad: nei

W: er det noen av dere som busskort, periodekort

Dad: jeg har ingen, men Kid1 og Mom, har sånn busskort hvor de lader opp et visst beløp

W: Så du nevnte at dere gikk til skolen, så da kan vi snakke om det i neste spørsmål. Om vi tar en mandag, hvor og når drar da?

Dad: vi drar rundt 0730 og, på mandager er det Mom som tar bilen med de to små til barnehagen. Kid1 og jeg, vi går til skolen

W: samtidig 0730?

Dad: ja

W: hvor lang tid bruker du på skolen til å si 'ha det'?

Dad: hvor lang tid vi bruker på dør til dør?

W: ja, det òg

Dad: trenger ca 20 min

W: ja, så dere tar av litt tid til å gå

Dad: mhm, ja. Jeg vet ikke om du er kjent med området ****, men der oppe ved snuplassen. Der bor vi, og derfra er det bare rett ned. Det er en kjempe fin gåtur

tegner rute på kart

Dad: vi går da ****, så kommer vi til noen gangstier som går fra **** og ut til **** vegen, så går den til ****, også her gjennom den tunnelen under ****. Deretter ved siden av ****, og igjen i en undergang, også gjennom ****. **** er mellom **** og her. Og det er vi. Mom når hun går med Kid1...

12:16

Eller når hun kjører, så drar hun via ****, og oppog opp ****. Og opp til barnehagen. Og for alle dagene bytter vi i ****. hun kjører bil og parkerer den i dette området, går til jobb. Jeg tar da bilen på vei hjem og henter barna

W: du henter Kid1 fra skolen samt de to i barnehagen?

Dad: eller det varierer litt. Han tar også bussen på vei hjem

W: så hvor ofte er det du kjører hjem på den måten?

Dad: to ganger i uka, og Mom gjør det 3 ganger i uka. [Samme rutine med å parkere bilen på ****]

W: hvordan kommer Kid1 seg til skolen [om du kjører]?

Dad: da går hun med han

W: fordi det er på vei til jobb for henne også?

Dad: ja, hun jobber da i ****...*tegner på kart*. Mhm, så nå fikk jeg SMS fra henne om at bilen står parkert i ****. Den står der rett ved skolen, så jeg finner den veldig lett

tegner ruten på vei bort fra barnehage til der bilen blir parkert

W: så det betyr at dere har samme rutine, men bytter på hvem som gjør hva?

Dad: ja, det avhenger litt av timeplanen min, om jeg jobber sent, f.eks har et møte som går til 16-17. Så sent at jeg ikke kan hente barna, da er det hun som må hente dem, det er onsdag, torsdag og fredag. Også mandag og tirsdag, kan jeg hente, siden jeg drar i 15 tiden fra jobb. Da tar jeg bilen og henter

tegner rute til Mom som går siste strekk inn til byen

W: veldig interessant. For da slipper hun å parkere i byen

Dad: ja, det er vanskelig å få parkert der

W: så på **** er det enklere å finne parkering, spesielt på dagen. Senere på dagen kommer folk hjem, men det er ikke så vanskelig å finne parkering i det området. Vi kommer dit i 07:50-08:00 tida, fordi vi leverer 07.30-40. Tar 10 min å levere, og 10 min til parkeringen

W: hvordan er å få jobbet fullt ut med tanke på barnehagetid

Dad: jeg jobber 80 %, og Mom jobber 100 %. Men vi jobber en del på kvelden for å få det til å gå opp

W: så på mandag og tirsdag, når du tar bilen [hjem], når er du ute av døra på jobb?

Dad: kl15 ca

W: og når er du i barnehagen?

Dad: ønskelig, og det klarer jeg også ofte, er 15:30

W: og det kan bli senere?

Dad: det kan inni mellom bli 15:45

W: får Mom en sen dag da?

Dad: ja

W: Og da er hun hjemme?

Dad: ca 17

W: da har du barna i ca en time hjemme?

Dad: mhm, ja

W: Når du henter, hvordan er det å hente dem da? De er jo to stykker

Dad: ja, det tar litt tid. Det er en aktiv barnehage, så det er masse utstyr som er vått som jeg må samle inn. Så det tar sin tid å hente. Så er jeg i barnehagen 15:30, da er jeg ikke hjemme før 16. Fordi jeg må snakke med barnehageansatte om hvordan dagen var, det går oftest fint. Også skal jeg samle tingene deres [barna], kle på dem

W: så du må regne med å være der minst 15 min?

Dad: ja, minst. Eller heller minst 20 min

Dad: Mom tar for det meste buss opp når hun kommer hjem, de dagene hun ikke kjører bil hjem. Det kan jeg egentlig si for oss begge. De dagene jeg ikke kjører, så tar jeg bussen. Jeg har ikke sånn kort, men bruker appen på telefonen

W: sånn enkeltbillett? Det koster jo litt, men dere må nesten?

Dad: ja, vi kunne jo gått, men det er en del oppoverbakker, så det går vel raskere å ta bussen. Den bussen tar Mom fra Midtbyen, mens jeg tar min herfra *tegner på kart*

W: er det **** bussen

Dad: ****. Også går den til ****. Også går vi opp via en trapp til **** vei

W: hvor langt er det lille stykke der?

Dad: er 5 min

W: opplever dere mye kø, når dere kjører bil?

Dad: nei, ikke om vi tar ****. Det kan være en del kø om man tar ****. I det knutepunktet og ved rundkjøringen inn mot ****

W: er det noen andre ruter på vei til jobb på? Har dere valgt denne pga kø?

Dad: ja, det er pga kø. Den andre ruten hadde gått ned **** og ****, men da er det kø ganske langt oppe i ****.

W: er det noen andre aktiviteter dere er innom i løpet av uka?

Dad: Kid1 er innom **** på tirsdager, fra 15:45 til 17:15, men da er det Mom som henter ham på veien hjem fra jobb med buss. Ellers ingen andre aktiviteter i løpet av uka

W: er det rett til aktiviteten etter skolen?

Dad: han går [selv] rett fra skole til aktivitet, ja. Men det er rett ved skolen hans. Det er flere fra skolen som også går dit, så de er en gjeng som går dit. De går 2 min ca

W: trenger dere noe utstyr?

Dad: nei, alt utstyr er der. Mom kommer gående fra midtbyen, henter han, også tar de bussen hjem

W: har dere pleid å gjøre noe [aktiviteter] før dere fikk barn?

Dad: jeg er jo ****, så vi flyttet fra **** for 5,5 år siden. Da hadde vi allerede et barn, 2014. Blir 6 år siden til sommeren. Vi har aldri hatt noe fast ukentlig aktivitet. Jeg har spilt noe squash innimellom på kvelden, men ellers nei. Resten av dagen er vi hjemme

W: så når starter du å busse? Begge to busser jo egentlig, du og Mom?

Dad: det har egentlig alltid vært sånn. Eller, nå har vi tatt en versjon uten sykkel som har med vinteren å gjøre. Om føre tillater det, så erstatter vi bilen med transportsykkel. Da står sykkelen parkert der bilen nå står parkert. Den som leverer med sykkelen, de to i barnehagen. Da bytter vi sykkelen i stedet for bil

W: når det ikke er snø?

Dad: ja, og når det ikke pISSregner eller er for kaldt. I og med at de trenger så mye utstyr i barnehagen, så må vi unngå å få det vått på veien til barnehagen, for da måtte vi ha enda et sett med utstyr som de kan bruke i løpet av dagen. Det kan gå opptil to sett [med klær] i løpet av en dag uansett, fordi de skal ut også skal de inn, og innimellom skal de ut igjen. Så det kan være behov for sett nr 2, så hvis vi har et vått sett innen dagen starter...ja

W: så det er ikke trekk over sykkelen?

Dad: nei, nettopp, de sitter i regnet. Veien dit er likedan, men med sykkelen stuper vi på en måte ned her *tegner på kart*, da er veien lik utenom at sykkelen går ned ****.

W: hvor lang tid bruker man på å sykle til barnehagen?

Dad: det er 5 min lenger med bil, 15 min ca. Alt sammen, tar nok 10 min lenger, fordi alt må pakkes bedre på sykkelen

W: men for dere, velger dere å ta sykkelen fordi?

Dad: pga miljøvennligheten. Og at det er artig for barna å sitte på sykkelen, samt vi slipper å kjøre den forbannede bilen. På en måte, mer luft, og det er veldig artig på veien nedover. Det går jo lynraskt. Turen på vei nedover er like rask som bilen, og turen på vei opp er også kjempe effektiv, fordi den er raskere enn å ta bussen for deretter å gå. Minst like fort

W: hvor lang tid tar det med bil fra parkeringen og opp til barnehagen?

Dad: 10-15 minutter

W: blir den syklingen, for dere, en treningsøkt?

Dad: nei, ikke akkurat. Det er en økt med bevegelse. Man beveger seg mer enn når man sitter i bil, men det er ikke treningen, nei

W: og det er fordi batteriet jobber for deg?

Dad: ja

W: kommer bussene til rett tid, åssen er det å ta bussen?

Dad: veldig lettvint. Kjempefint busstilbud. Det kommer alltid buss

W: for dere reiser kanskje i rush tid?

Dad: ja, det er buss hele tiden

W: hva syns du om metabussene etter de ble lansert i august?

Dad: kjempe fint

W: har ikke fått noe dårligere tilbud av det, eller?

Dad: det har ikke endret seg for oss. Den går samme rute som bussen gikk før

W: hvor lang tid tar det med buss å komme seg hjem fra jobb?

Dad: med litt ventetid og bussturen, 15-20 min, som er inkludert med den 5 minutters gåturen

W: når føles det mer hektisk om dagen for deg?

Dad: om morgenen. Sånn rett før vi er ute av huset

W: ja, for dere starter tidlig, går ut 07:30? Må dere stå opp ish 6?

Dad: 05:30 det er meg, også Mom står opp 06. Barna står opp 06:30

W: hva gjør du i løpet av den første ½ timen alene?

Dad: jeg er på badet og begynner å lage frokost hjemme

W: spiser de også frokost i barnehagen?

Dad: de kan spise i barnehagen, men spiser kanskje ikke så mye i og med at vi spiser hjemme. Men ja, de har et frokosttilbud

W: står de opp av seg selv innen den tid, eller vekkeklokke og trøste litt?

Dad: trøster ikke nødvendigvis, men de er ikke så glad i å stå opp 06:30, så jeg må vekke dem og få dem ut av senga. De hadde ikke stått opp 06:30 av seg selv, kanskje de ville gjort det 07:15-07:30. Også lager Mom matpakkene

W: åssen hadde det vært å være alenefar på morgenen?

Dad: det skjer innimellom at hun er på jobbreise. Da må jeg stå opp litt tidligere for å gjøre klar de matpakkene

W: hvordan reiste dere før dere fikk barn? Da må vi tilbake til ****

Dad: den siste tiden, så var det bil eller sykkel. Husker ikke helt. Mom hadde ganske lang vei til jobb og hadde bilen. Men da hadde vi allerede barn, et barn

W: så hvis hun tok bilen, så tok du sykkelen?

Dad: ja, eller buss

W: var jobben din nærme hjemmet?

Dad: nei, for henne var det en særlig lang biltur ut av byen. Mens for meg jobbet jeg også i utkanten av byen. En lengre buss- eller sykkelturn

W: lengre enn nå?

Dad: ja, mye lenger

W: hva er det du er vant med å reise med fra da du var yngre?

Dad: buss og sykkel, til skolen selv. Først buss, også syklet jeg en gang på barneskolen. Jeg gikk fra 1.klasse av, men så flyttet vi ut av byen, så kan jeg si at jeg tok buss hele 2. Klasse, og begynte å sykle i 3.klasse, men jeg syklet ikke mye. Bussen var en skolebuss

43:22

W: ville du latt dine barn starte å gå i 1.klasse?

Dad: innimellom er han [Kid1] uenig med meg, og vil gå selv. Da kan han gå og hente en kamerat og tar en annen vei og sånn. Det kan skje. Eller gidder overhodet ikke å gå, og da kan vi ta bussen sammen ned. Men da han begynte å bevege seg mer fritt, det var nok i løpet av 2.klasse, at han lagde egne planer. Det er også en gåvei som er veldig lite trafikkert. I og med at han får lov til å gå selv. *peker på kart*

Dad: Her er det undergang, så han må ikke krysse ****. Det er undergang, og må ikke krysse **** gate. Også har han ett trafikklys her ved ****, og går da over til ****. Hele området er lite fareutsatt. Også får SFO beskjed om å sende han hjem 15:30 om vi ikke har hentet. Så kan det skje, at jeg henter han, men han vil bli her et kvarter til for så å ta bussen. Og da får han lov til det. Da tar han bussen alene, eller han kan også ta en annen rute opp ****, da stopper den ved ****, også går han hjem.

W: Hvordan finner han ut av sånne ting? Leser han tabellen? Har han mobil?

Dad: han har ikke mobil. Som hvordan han finner ut av busstilbudet?

W: mhm

Dad: det er han kjent med. Han ser nummeret på bussen

W: mhm, okei. Så han bare venter på stoppet inntil første buss kommer. Det er ikke slik at han venter inne og tenker 'okei, nå går jeg ut'?

Dad: nei. Kan være at han har flere kamerater som tar den andre bussen, så hvis de også drar hjem på samme tidspunkt, så kan han la **** gå for å ta den andre bussen

47:19

W: Hva er det dere har i bilen som en tom bil ikke ville hatt? barnesete, flasker..?

Dad: tre barneseter, masse rot, tilfeldig ting og tang, som dem har samlet opp. Masse CD-er, og skiboksen er for det meste på bilen

W: brukes den ofte? Fylles den med sykkelting?

Dad: nå om vinteren er våre ski oppi den hele tiden. Og barna går veldig mye på ski. Men de har skiene i barnehagen, og på fredag tar vi dem med hjem. Da flyter de i bilen inntil de havner i barnehagen igjen på mandag

W: starta med ski tidlig!

Dad: det er det som er flott med en slik barnehage. Fra 3-års alderen starter dem å gå på ski. Skolen til Kid1 har 1.klasse ute i marka, så de er på ski hver dag når det er føre, ca 4 dager i uka.

W: har dere våtservietter, leketøy i bilen?

Dad: leketøy har vi nok. Sånn små biler er det

W: sånn for å holde på med noe?

Dad: nja, de har dem ikke nødvendigvis i hånda mens vi kjører. De bare havner der. Jeg liker ikke så godt at de har noe å holde på med mens bilen er i gang. Det mer for å unngå sjansen for at noe plutselig kommer flyvende. Så de har ikke noe i hendene, mens vi kjører, men de kan ha tatt med seg noe. Da havner de i bilen, eller at det blir igjen fra ferietid, som småpenger man har tatt vare på. Men det er et bevisst valg at vi har ingenting i bilen som lar dem se på skjerm. Vi har ingen skjermer i bilen, og annet som er brukt for å få dem til å sitte rolig. Det er derfor vi har mye CD-er, musikk og lydbøker som vi kan høre på når vi skal kjøre lenger

50:16

W: kan jeg spørre om hvor langt de kan gå før de blir slitne? Og hvem av dem sitter i vogn når dere går tur?

Dad: nå sitter ingen i vogn lenger. Vogna ble vi kvitt forrige sommer, da var hun 2,5 år. Det varierer litt hvor langt de kan gå, men når de blir slitne..? Du mener sånn helgeturer?

W: ja, eller om man skal gå i byen eller gå i marka. Litt som når man da merker at 'nå må vi sitte ned, fordi de begynner å bli litt trege eller grinete?', så hva er spennet?

Dad: Kid3, kan ½ - ¾ time. Kid1 kan gå i timesvis. Kid2, kan også...men de går mye tur hver dag i barnehagen. Ut av barnehageområdet og inn i skogen, så de er veldig vant med å være ute i all slags vær

51:45

W: da er de i skogen ganske ofte da, så da slipper man kanskje som familie å dra til skogen i helga, eller gjøre dere det òg?

Dad: vi er ikke så mye ut på lørdager, for da har to av dem turning i byen. Men på søndager, tar vi enten en gåtur eller skitur

52:33

W: så når dere går med barn, hva er tempoet da?

Dad: det er tilpasset hun på 3. Så da går vi sakte. Og innimellom tar vi henne på skulderen og går litt fortere med de andre to.

W: der dere bor, er det gå avstand til marka?

Dad: nei, det har vi egentlig. Er vi lite ambisiøse på en søndag, da går vi til en lekeplass her i området *peker på kart*. Der der det kjempe fint å åke, så det kan være et mål. Og litt lenger unna er ****, så dit kan vi jo gå. Men når vi skal på skitur, tar vi bilen opp i marka slik som alle gjør, og da er det jo helt fullt. Storgalskap med biler i marka

54:28

W: Kjenner dere familier som reiser på en annen måte? Kanskje bare bil?

Dad: det er en rekke folk som er flinkere enn oss til å helårs sykle. Det er det noen som gjør i barnehagen. Også er det noen som; det kunne vi også gjort men den tiden tar vi oss ikke skal jeg innrømme, de lar bilen stå igjen på barnehagen. Enten jogger de ned eller så tar de med sykkel på sykkelstativ, eller tar bussen ned til byen. Det er noen andre foreldre som gjør. Så det blir vel stående 4-5 biler på parkeringsplassen gjennom en dag. Det har vi gjort enkelte ganger, men det kan ikke beskrives som en vane

W: også skal det gå opp med alt man skal gjøre. Jeg vet ikke hvordan det ville vært

Dad: for min del er det mest et tidsspørsmål. Hvis jeg lar bilen stå igjen her, så går jeg bare et stykke til ****, så kommer bussen her. Man kan gjøre det, men det tar likevel lengre tid. På jobben må vi offisielt starte 08:15, og jeg ønsker å være her 08 [i den stillingen han har]. Og det rekke jeg faktisk ikke når jeg tar bussen, da havner jeg heller på 08:15 til og med 08:20. Og det er for sent. For å unngå det må jeg vekke barna enda tidligere for å skvise ut de 10-15 minuttene, og det vil jeg overhodet ikke gjøre. Som sagt, jeg må allerede vekke dem nå

W: den type barnehage, er det noe man søker seg til?

58:00

Dad: den barnehagen har et veldig bra rykte. Jeg vil ikke si det er de mest miljøopptatte folkene, men de er opptatt av friluftsliv og trening. Så for mange, og som du spurte oss, for oss er det ikke tilfelle at man trener med sykkel til jobb. Vi har jo muligheten å parkere den ****, og med en gang man kommer nærmere midtbyen blir parkering et problem. Også er det en del som jobber i sluppenområdet, og da er sykkel mye raskere enn kollektivtransport. Bil er vel det letteste sikkert. Sluppenbrua er kanskje et købelastet området. så folk finner sine løsninger

W: jeg skulle spørre om selvkjørende biler òg, men jeg tror at dere ikke har behov for det på samme måte?

Dad: en selvkjørende bil...Hvordan hadde det hjulpet meg?

W: det hadde hjulpet med at totalt i samfunnet så blir det mindre biler ved at man bruker de bilene som ellers står stille meste parten av dagen. Det blir en über, at man kan tilkalle bilen ved behov

Dad: men det [selvkjørende] er jo kjempeflott. Om vi kunne bruke en slik bil på morgenen som ikke står stille hele dagen, men blir brukt på ettermiddagen. Kjempeflott selvsagt

W: for da hadde man også sluppet å tenke på parkering

Dad: innimellom bruker vi bil for å handle. Så i løpet av uka, de bilturene vi har i tillegg er til butikken. Sånn ca en gang i uka

W: handler dere etter jobb da, på vei hjem?

Dad: det spørs litt. For i morges, handlet Mom etter å ha levert i barnehagen. Og da er hun på vei hjem til et butikksenter, og siden det er kaldt ute kan maten bli stående i bilen på parkeringen. Når jeg bruker bilen senere i dag, så tar jeg ut varene når vi kommer hjem. Det hadde vi ikke gjort med transportsykel. Da hadde det vært nødvendig med en biltur, hjemmefra innimellom, på kvelden

W: men da hadde det ikke gått med selvkjørende heller. For om den ble sendt til handling, så måtte jo noen ta ut varene

Dad: da hadde det vært en ekstra handletur med den selvkjørende bilen om kvelden

W: eventuelt, eller jeg vet ikke hvor vant dere er til å bruke apper på mobilen til ulike ting? Du bruker buss appen gjør du jo

Dad: det er kanskje den eneste jeg bruker. Jeg bruker apper lite. Men en sånn app for å tilkalle en bil, det hadde vi nok brukt

W: og det som også er potensialet er at hvis flere skal til samme destinasjoner, også innen samme tidsområdet, at hvis det klaffer og appen ser det, så kan det hende dere deler bilen med noen andre. Den [bilen] er jo større, også er det ikke noe sjåførsete, så man får mer rom. Litt som en buss kanskje

Dad: litt som en minibuss, veldig artig

W: Hvis det klaffer. Også passer man på at tilbudet er billigere enn å eie egen bil. Fordi det skal være billigere

Dad: vi hadde vært veldig åpen for muligheter for å bli kvitt bilen, absolutt. Det er ikke noe kjærlighetsobjekt for oss

W: så jeg bare lurte på, hvis dere hadde en app. Hva om det fantes en matbil som kjørte fra område til område, også henter man sin kasse, ved å at man taster inn sin kode

Dad: ja, veldig veldig bra. ja, absolutt. Vi har en sånn matkasse fra ****, som vi får levert. Men vi må handle litt i tillegg, eller ganske mye i tillegg. Matkassa dekker kun grønnsaker, og heller ikke fullt det heller når det gjelder grønnsakene

W: også har den endret deres hverdag, den kassa?

Dad: egentlig ikke. Det er mer som et tillegg. Vi handler mindre grønnsaker i butikken, men det har ikke endret transportbehovet eller noe sånt

ny recording

Dad: da Mom jobbet et annet sted, da var det [reisemønsteret] mer rotete/komplisert. Mom kjørte da bil hele veien til jobben

W: fra den retningen er hun nærmest barnehagen, så hun henta og leverte?

Dad: da henta hun nok mye mer. På en måte så kunne vi ikke bytte [bilen], så den som leverte måtte også hente, for det er den som har bilen

W: var det energikrevende? Å måtte hente og levere i løpet av samme dag?

Dad: det er ganske deilig å bare ha en av delene. Eller ikke nødvendigvis [energikrevende], men tidskrevende. Og når noe er tidskrevende, så er det også energikrevende, ikke sant. Vi prøver å ikke betrakte alt som har med barna å gjøre som stressende, fordi det er jo noe man har valgt. Det ligger sånn i samfunnet "å stakkars småbarnsfamilie som har det så travelt", men det er jo et valg, det er et valg å ha barn. Så når man tar seg litt sammen, så går det jo opp. Man må ikke tenke på alt det som stress, men igjen det er en øvelse, særlig for meg på morgenen

W: fordi man ikke vil assosiere barn med noe negativt?

Dad: ja. For man er jo ganske lite sammen med dem i løpet av en dag. Når jeg kommer hjem kl16, så er det ikke lenge til før de skal bade, som starter kl18, og rundt 19 legger de minste seg. Så når man betrakter den lille tiden som negativ, så er det jo veldig fremmedgjørende for meg selv samt belaster forholdet til dem. Men det er jo bare tanken, men det blir ikke alltid sånn i virkeligheten

Intervju 6

// Dad, Mom og Barn1 er kodeord for deres virkelige navn.

11:44

W: Hvor mange er dere?

Dad: meg, Mom, et barn

W: Kan jeg spørre hvor gammel du er?

Dad: jeg er 42

W: og Mom?

Dad: 45

W: Hun het Barn1?

Dad: mhm, fyller 5 år i mai

W: Har dere sykler? Hvor mange til sammen, med Barn1 sitt hvis hun har det?

Dad: fire. Jeg har to, Mom har en og Barn1 har en

W: Av de to, hva er det som skiller dem?

Dad: den sykkelen jeg bruker hovedsakelig er utesykkle som er min, og den andre har jeg kjøpt fordi jeg trengte en sykkel mens hovedsykkelen var på reparasjon. Så jeg kjøpte en billigere en, som også kan brukes som lånesykkel for besøkende

W: og Mom har sånn vanlig sommerysykkel?

Dad: ja

13:46

W: og alle er tråsykler, ingen er el-sykler?

Dad: nei

W: Har dere vurdert elsykler?

Dad: Mom vurderer elsykkel ja. Men jeg vurderer det ikke da. Jeg synes det er som at man sykler samtidig som man forteller hele ver den at man egentlig har lyst å sykle hehe

W: lol

W: har dere bil? Hvor mange?

Dad: vi har en

W: hvilke type er det?

Dad: SUV, sånn x-trail

W: Hva vil det si? At man kjører off-road?

Dad: nja litt, off-road ville vært å overdrive, men...vi kjøpte den da vi bodde i **** i en bakke. Så om vinteren var det ikke lett å kjøre med vanlig bil der, så vi trengte en bil med ekstra plass under bilen samt 4-hjulstrekk. Men her hadde vi aldri kjøpt bil hvis vi hadde bodd her den tida

W: kan jeg spørre hvor lenge siden det var dere flyttet hit?

Dad: for 2 år siden flyttet jeg tilbake til trondheimsområdet, men for indre Trondheim har vi vært her 1,5 år. vi bodde først et år på ****.

W: dere bestemte dere ganske raskt for å flytte fra **** da

Dad: ja, fordi Barn1 har alltid gått i **** barnehage, og det var ganske slitsomt å rekke til barnehagen. Jeg jobber da i byen selv, men det ble mye kjøring. Vi prøvde å ta buss, eller jeg tok vanligvis buss, og det var 1,5 timer en vei. Så på morgenen og kvelden, da var det ikke... morsomt hehe

W: 1,5 time med buss; er det fra barnehage og hjem da?

Dad: det var fra hjem til lerkendal, byttet buss til ****, leverte et barn, og tilbake til byen. Så da tok det 1,5 time. Det ble bare lettere ved å flytte til Trondheim

18:08

W: Tok dere noen gang bil?

Dad: det er mye raskere. Da vi flyttet fra **** til Trondheim, flyttet jeg to uker tidligere enn Mom. Da var jeg alene med Barn1, så da tok jeg bilen. Men det krever jo betaling for parkeringsplass, bompenger og andre utgifter for bilen

Dad: Mom jobber i **** og har tidlig vakt, så noen ganger går det ikke buss. Da må du ta bussen uansett. Så vi har to ganger i uken hvor hun tar bilen. Så det er en kostnad på 1000 per måned bare på bil

W: også kommer det med forsikring eventuelt, og årlig kontroll, kjøpe dekk, ja vetke

Dad: ja, så det blir raskt billigere å bo i Trondheim

W: jeg antar det var raskere å bruke bil, men hvor mye raskere?

Dad: hjem til barnehage var kanskje 20 minutter, så 10 min fra barnehage til jobb. Ca en ½ time til 40 min

W: hmm *noterer*

Dad: jeg var forbauset over at hadde vi bodd i bratsberg i stedet for ****, så hadde vi hatt tilgang til bedre busstilbud. Så ved å bare bo litt lengre nord hadde vi hatt buss hver time nesten, til klokken 23-24 om natten, og bare en bomring. Da vi bodde på **** var det bare to busser. To på morgenen og to på kvelden, samt to bomringer hehe. Så den bompolitikken forstår jeg ikke, men jeg har ingenting imot bompenger

W: oh, okey

Dad: ja, men de må gi folk et alternativt tilbud. De kan ikke påby at folk med dårlig busstilbud skal betale mest i bompenger. Det er heller mer greit å ha bommen der folk har et godt busstilbud slik at de som da betaler bompenger har hatt et valg

W: så man kan ikke vinne egentlig

Dad: mhm

W: jeg skal bare finne spørsmålet mitt... hva syns du om bompenger nå som du bor i Trondheim?

Dad: jeg betaler nesten ikke bompenger. Kun om vi skal lenger bort for å stå på ski eller sånne ting. Innad i Trondheim kan man ta sykkelen, eller Mom med buss på vinteren

W: fordi da, du sa du syklet, du sykler året rundt? Og Mom på sommeren?

Dad: ja, hun liker ikke at det kan være glatt

W: ja, hvordan er det med sykkel [vinterføre]? Fordi det funker for deg? Eh, har du falt før?

Dad: nei, jeg har piggdekk

W: piggdekk gjør susen?

Dad: ja, piggdekk må man ha. Også gjerne terrengsykler

W: litt sånn tjukke dekk?

Dad: ja, så jeg vurderer for neste vinter å skaffe meg en fatbike

W: aah

Dad: for når det er har snødd litt over 2-3 dager, og det begynner å bli mykt på ettermiddagen, så merker jeg at jeg fort synker ned i snøen [da blir det tungt]

W: eh, ja, jeg glemte å spørre; har dere noen gang vært med på bilkollektiv, bildeling?

Dad: jeg har forespurt Mom om carsharing i Trondheim. Ehm, jeg husker ikke hva det het, meg jeg sendte epost før jeg bestemte meg, hvor jeg ønsket å sjekke hvor bilene sto. Men da jeg fikk jeg svar tilbake om at det forteller de ikke lenger pga risiko for innbrudd i bilene. Men det er jo vanskelig for meg å bestemme om å bli med om jeg ikke vet om jeg har tilgang på biler i nærheten. Jeg kan ikke bruke carsharing om nærmeste er i heimdal

W: når tok du kontakt?

Dad: for 1,5 år siden ca. Det var etter vi flyttet hit. [Bilen vi har nå] har stått i en uke, jeg har ikke flyttet på den siden søndag da jeg kom tilbake fra helgetur i Marokko. Neste gang igjen blir på lørdag når vi skal på ski i Meråker

diskuterer andre måter carsharing-bedriften kunne håndtert det

Dad: kan hende jeg vurderer det igjen om 1-1,5 år, men akkurat nå kanskje ikke

W: enig. Du sier Mom kjører buss nå? Vet du hva slags kort hun har?

Dad: månedskort

W: månedskort, men ikke halvtårs?

Dad: per måned ja, for det er ikke halvt års at hun kjører bussen. Hun begynte å bruke buss i desember, og slutter igjen kanskje ved april/mai eller sånn. Også hender det at man er bortreist over lengre tider, som i vinterferien og sånn

W: Er det hennes første gang at hun bruke busskort?

Dad: nei, hun gjorde det samme i fjor og

W: tok du også bussen?

Dad: vanligvis tar jeg ikke buss, jeg sykler mest

W: Når ville du eventuelt brukt buss?

Dad: fleste ganger tar jeg buss hvis jeg kommer tilbake fra jobbreise på flyplassen. Da tar jeg værnes ekspressen til sirkus, og resten buss. Men privat; da tar jeg buss hvis jeg reiser med Barn1 til pirbadet, spesielt om vinteren når det er kaldt med vått hår. Men jeg tar ikke bussen ofte, så jeg må tenke meg ordentlig om her hehe

W: har du vurdert bil til pirbadet? Hva er det som gjør at man velger det ene fremfor det andre?

Dad: man betaler 100kr parkering der, rundt pluss-minus for 2-3 timer

om reisevaner
30:04

W: kan jeg spør deg hva dere gjør på en mandag? Om vi starter fra morgenen, når står dere opp?

Dad: Mom, har vanligvis tidlig vakt, som vil si hun begynner kl07. Det betyr at jeg leverer Barn1. Så kommer det an på hvor rask Barn1 er hehe

W: ja, forklar. Står hun opp av seg selv? Eller har hun vekkerklokke?

Dad: jeg står opp 05:45, også våkner hun vanligvis....eller i disse tider når Mom er borte, og jer er alenefar, så står jeg 05:30 for å få nok tid til å organisere alt alene hehe. Så spiser vi frokost, og vi drar herfra pluss-minus kl07, så da er vi i barnehagen mellom 10-20 min etter, spørs når vi drar

W: og da er det sykkel?

Dad: ja, om vinteren ja. Hun rekker ikke gjennom snøen med barnesykkel, men om sommeren da sykler hun selv. Vi begynte først i år. Men hun foretrekker å sykle meg meg fremfor mamma hehe

W: hehe, hva er forskjellen?

Dad: forskjellen er at hvis det går litt saktere så får jeg til å dytte henne samtidig som jeg sykler, men det kan ikke Mom. da må hun av sykkelen og sånn, og da tar det lenger tid. Så hvis hun leverer kan det ta 45 min, men hvis jeg leverer kanskje vi får det til under 20 min. Så kanskje det er derfor hun vurderer elsykkel

litt om det å sykle med en hånd

W: så da sykler du videre til jobb? Og du vil være der helst innen?

Dad: tar ca 15 min, 07:30-40

W: så nå som Mom er borte denne uken, så har du også hentet?

Dad: da tar det 25 min til barnehagen, på grunn av opp bakken. Så det tar lenger tid

W: når vil du være i barnehagen innen...en vis tid?

Dad: jeg må være der før 16:45

W: er det da den stenger eller?

Dad: barnehagen stenger 17

W: så det blir en ganske lang dag i barnehagen?

Dad: ja, denne uken her. For når Mom henter etter tidlig vakt, da er hun hjemme innen kl15. Da leverer jeg ca kl07, fordi jeg liker å være tidlig på jobb. Så Mom henter henne etter sin jobb, 15:15 eller noe sånt

W: hvis du starter tidlig, slutter du også tidlig?

Dad: jeg skal jobbe 8 timer, så jeg skal egentlig ikke slutte mye tidligere enn kl15:30-16. Eller denne uka har bare vært 8-timers dager, så jeg rekker det akkurat. Eller, det stemmer egentlig ikke, jeg kunne ha dratt tidligere....kunne ha spart en hel time og dratt tidligere

W: så du liker jobben godt? hehe

Dad: ja

W: og på tirsdag?

Dad: vanligvis er det Mom som leverer og henter. Barnehagen er nærmere hennes jobb, så det er enklere for henne, men noen ganger så kan jeg også levere om hun ønsker det. På tirsdag har hun en annen vakt som starter 08:15 ca, så det er samme om hu eller jeg leverer. Men hun henter i alle fall, får da slipper jeg å stresse med å komme hjem siden jeg slutter kl16

W: fordi du pleier å slutte kl16 hver dag?

Dad: eller vanligvis 16:30 hehe, og om det er noe spennende å gjøre så kan være ut til 17:30

W: så onsdag? Er det nesten som tirsdag?

Dad: Ja, nesten, bare at Mom har en senere vakt ut uka, så på onsdag starter hun 08:30. Da er det sånn at Mom leverer, for hvis jeg leverer så kommer hun [Barn1] veldig tidlig i barnehagen. Så Mom leverer og henter

W: får hun jobbet 100% da?

Dad: ja

W: for hvis hun starter senere...

Dad: da må hun også jobbe litt senere. Tidligvakt er fra 07-15, første vakt er fra 07:45-15:45, og neste vakt er fra 08:30-16:30, og siste er 09-17. Så de dagene hun jobber til 17, så må jeg hente. Så hvis hun leverer 08:30, da henter jeg kl17

W: torsdag

40:42

Dad: ja, torsdag. Og på fredag er det helt forskjellig hvilke vakt hun har. Da er fredagen lik som andre dager etter hvilken vakt hun får

W: så man vet ikke hvilken vakt man får?

Dad: hun vet det, men det er ikke fast bestemt. For det er litt urettferdig at samme person skal ha senvakten på fredag mens alle andre kan dra tidlig på fredag. Det er derfor de roterer på den

W: hvor lang tid bruker du til vanlig på å sykle fra barnehage til hjem?

Dad: ca 10 minutter

W: så det er ca likt begge veier?

Dad: ja, det går sikkert litt raskere i nedoverbakke, men forskjellen er på 2 min

om barnehage levering og henting

Dad: det henter Mom ønsker litt ro på morgenen, og da leverer jeg. Men ja, Mom pleier å levere om hun starter senere enn meg, for da får Barn1 en kortere dag. Jeg kunne levert senere, men da kommer jeg sent på jobb, og det liker jeg ikke hehe

forteller om ulikhetene mellom jobbene, og at det kan være vanskeligere for Mom å få tid for seg selv i løpet av dagen med yrke hun er i

W: herfra til jobben, hvor lang tid tar det?

Dad: 15 minutter

W: det er nesten like lang tid som å kjøre bil? Hvordan får du til det uten elsykkel? Tar du gode veier?

Dad: det går nedover også slipper jeg å stå i lyskryss

tegner reiserute på kart

W: har du tenkt på hvordan bildeling ville vært med barn og hund? At det kunne være et problem eller ikke et problem?

Dad: jeg har ikke tenkt på det. Jeg tror jeg har lest på carsharing at det er greit om hunden sitter i bur. Men ja, har ikke tenkt på det

W: det gir vel mening, siden dere kun bruker bilen til helgetur, så det hadde ikke vært så mye jobb med å sette inn barnesete og bur?

Dad: åh, barnesete ville ikke vært noe problem. Vi har kjøpt et barnesete som vi kan ta med på feriereiser, fordi Mom og jeg har leid barnesete i Spania før i 2 uker, og det er like dyrt som å kjøpe seg et helt nytt. Jeg kjøpte et billig barnesete som man kan ta med fly

W: åh, er den brettbar?

Dad: ja, bakdelen kan man ta av og sette i bagasjen. Men det er jo et veldig billig barnesete, noe som kan være dumt når man kjører i ukjent bil på ukjente veier og har det billigste barnesete hehhe

W: opplever du mye kø i trafikken, eller er det plagsom for deg?

Dad: jeg kommer fra ****, så her er det veldig avslappende

W: ja, hvordan er det der?

Dad: det er nesten ingen kø her, i alle fall for min del. I **** er det verre. Men siden jeg sykler så kjører jeg bare forbi køene

55:55

W: drar du i rush tid?

Dad: ehnei, jeg er på jobb innen kl17:30, og da har jeg syklet før rushtid

W: når er rushtid?

Dad: rushtid er verst kl08, men starter vel fr 07:30 vil jeg si

W: hvis du ville tatt bilen til jobb, hvordan er parkeringsplassene der på jobb?

Dad: jeg har gjort det to ganger i løpet av tiden **** flyttet til **** [halvt år]. Det var en gang Barn1 var hjemme fordi hun var syk, og jeg hadde to møter, så da tok jeg henne med på jobb med bilen. De har parkeringsplasser man må betale for hvis man da ikke leier en parkeringsplass som ansatt, pluss-minus 1000kr i måned. Men de gangene jeg tok bilen så gikk jeg i resepsjonen og spurte om ledig gjesteparkering, men det er greit når jeg bruker 2 ganger på et halvt år. Den andre gangen var da hunden var i narkose hos dyrlegen, og jeg måtte hente ham. Det ville vært vanskelig å hente han med sykkel, spesielt når han er i narkose

W: så det er ikke gratis parkering? For det lurte jeg på, siden det skal påvirke reisevanene til de ansatte. Tenker du det har en effekt på de ansatte?

Dad: nei, det tror jeg ikke. For har du en jobb i den bransjen, så har det ikke så mye å si om det er tusen kroner mer eller mindre. Så jeg sykler ikke fordi jeg slipper 1000 kr parkering

W: så man måtte få det til svi litt ekstra ved å skru opp?

Dad: eller, man må være motivert av andre ting som miljø og helse, også blir de 1000kr en ekstra bonus. Men det er ikke en stor nok grunn til å la bilen stå. Om man ikke tar bil, så bruker man 700-800 på bussbillett i måneden, så man sparer ikke mye

W: hvis man ikke har tenkt på bensin, bompenger... om man legger til det, så kan det bli en forskjell

Dad: ja, det er det. Men mange av kollegaene har elbil

W: Sneaky det der

Dad: som man også kan lade på jobb

W: så jobben dekker ikke for parkering nei

Dad: nei, men jeg vet om bedrifter som gjør det

W: ehm, jeg kunne se for meg at andre bransjer ville dekket det for sine ansatte. De som er mer avhengig av bil

Dad: ja, også avhenger det av filosofien til bedriften. **** [hans jobb] har en tydelig satsning på miljø og å være klimanøytral i nnen 2040, og da er det jo naturlig for dem å mene at ansatte skal betale for parkering. Og på jobb har de en kjempe fin sykkelparkering samt vask. Der er tilbudene mye bedre for sykkel enn for bil

W: så hvis du skal hjem, jeg glemte å spørre deg, hvor lang tid tar det da?

Dad: 20 minutter ca

W: så vet du hvor nærmeste holdeplass er her til hjemme?

Dad: rett utenfor døra her. Når jeg tar buss til jobb, noe som skjer veldig sjeldent, da tar ikke den, men jeg tar den bussen opp ved E6 Strinda. Da er det bare to stopp til jobben. Hadde jeg tatt denne her, så hadde tatt lenger tid. Så det er raskere å bare gå de 10 minuttene til den andre bussen

W: er det en metabuss?

Dad: jeg tror det er linje **** tror jeg. Da er det bare 4 minutter med buss
forklarer også hvor bussen går hen

W: har du opplevd at når du eller Mom har tatt buss om den kommer tidsnok?

Dad: som sagt, jeg opplever sjeldent at den er sen, men jeg tar nesten ikke buss. Mom opplever derimot veldig ofte....det er også en ting jeg har merket at noen ganger kommer det ingen buss og andre ganger kommer det to samtidig. Så Mom planlegger alltid minst en kanskje to busser før den bussen hun trenger å ta. Det har skjedd en gang at hun var såpass sen at hun var nødt å ta bilen. Da kjørte hun Barn1 til barnehagen og

W: det er da, at buss sjeldent ville være raskere en bil, samt det er skjult arbeid [planlegging] som inngår i det

Dad: ja, eller at det er ikke skjult arbeid, ettersom man vet hvilke buss man skal ta, men heller tiden man bruker på å bruke buss. om man misser en buss så står man og venter i 15 min, som ikke er så morsomt. Og hvis bussen kommer, så er man kanskje 15-20 min tidligere på jobb, som ikke hadde behov for heller. I mitt syn, så jeg vet ikke hva Mom tenker om det, men for meg oppleves det som bortkastet tid

W: mhm, man kan risikere døtid

Dad: eller, man har jo mobilen, så man kan få tiden til å gå med den hehe

01:07:11

W: kan jeg spørre om... hva syns du om metabusser?

Dad: jeg har ingen mening om det. Jeg tror jeg har brukt de to ganger siden de ble lansert. Jeg bruker det for lite til at jeg kan si om det er bra eller ikke bra. Det jeg syns er problematisk med de nye busstoppene er at om bussen stopper så kan ikke bilene kjøre forbi, som på Moholt. Og hvis man da har en ambulanse som står bak som er nødt å vente 3 min for å forbikjøre, så syns jeg det er problematisk. Men som sagt, jeg har bakgrunn fra **** så, jeg bemerker meg sånt spesielt

W: vi hadde faktisk besøk av AtB [fylkeskommunal planlegger egentlig] som begrunnet dette med økonomisk årsaker, hastighet på stopp og start, samt å straffe bilistene

Dad: straffe bilister syns jeg er ok

W: ja, hva syns du om å straffe bilister?

Dad: man ønsker at flere skal ta buss, og gjøre det mer uattraktivt med bil, det er helt okey. samtidig som man skaffer et bedre tilbud. Jeg bruker det ikke nok selv til at jeg kan si noe om tilbudet har endret seg...men den gang en person med hjerteinfarkt [i ambulanse] står bak bussen, kanskje 2 min på grunn av to stopp, da er det for sent, og at personen evt dør..

Dad: de hadde en lignende situasjon i ****, hvor stoppet utgjorde et problem for ambulanse og for så vidt brannbil i utrykning. Da endte de med å bygge om stoppet

om utforming av stopp

W: når syns du det er mest hektisk etter du fikk barn? En vanlig uke når Mom ikke er borte

Dad: hehhe, det har vært overraskende avslappende som alenefar. Jeg går tur med hunden, kommer tilbake, kler på hu, vi drar til barnehagen, jeg drar på jobb, henter i barnehagen, drar hjem, lager mat

W: det går helt greit? Hehe

Dad: ja, helt greit. Hvis Mom er her, så er det hun som pleier å kle på Barn1 og lager frokost og sånne ting, og...da er det mer stress. Men jeg vet ikke hvorfor hehe. Men jeg tror det har med måten vi er på med Barn1. Jeg er veldig tydelig på enten eller, og lar det ikke være rom for mye dveling med Barn1, sånn "kanskje det eller det" som gjerne tar tid. Så etter mat, så sier jeg vi skal pusse tenna, da vet hun at det skjer noe, så da blir det "skal bare hente dokka, den og den". Mens med Mom, så blir det mer av det "ja, okey da". Dette kan ta 10 min, og Barn1 er ennå ikke på badet

W: ja, at Barn1 får viljen sin mer med Mom?

Dad: ja, og at jeg også ignorerer, eller bare ikke spiller videre på det Barn1 gjør hele tiden. Hvis jeg lager mat, så sier jeg det, også kan hun velge selv om hun vil leke eller ei. Mens Mom prøver å gjøre begge deler, lage mat og gi oppmerksomhet

om familieroller og personlighet

W: du nevnte du gikk tur med hund. Når på dagen gjør du det? Og hvor lang tid bruker du?

Dad: en tur på morgenen på 5-10 minutter, mens Barn1 sitter og spiser frokost.

W: hun sitter da hjemme alene?

Dad: ja, jeg går ikke så langt. På den andre siden av veien

W: hvordan gjorde dere det før? Da Barn1 var mindre

Dad: da måtte en være hjemme hele tiden med henne. Så før vi dro til bussen, kledde vi på oss og gikk tur med hunden....

pause. Hunden later vannet

File 6.2

Dad: så hvis det kun var en av oss hjemme, og Barn1 ikke var stor nok til å være hjemme alene, så hadde vi alle gått ut, forelder, barn og hund. Eller senere på dagen, nå mens hun sover, så kan jeg dra ut for ½ time

W: etter kl19?

Dad: ja, da har hun lagt seg

W: så hunden klarer å holde seg i 12 timer?

Dad: jeg pleier å åpne døra når vi kommer hjem, så gjør han det selv

W: hvordan reiste dere før dere fikk barn? Som da blir da dere bodde på **** da

Dad: da hadde jeg 5 min til jobb med sykkel, 20 minutter å gå. Mom på sommeren tok hun også sykkelen. Hun hadde jobb på andre siden av byen, og hadde nesten en ½ time med sykkel. På vinteren kjørte hun bil tror jeg

W: det var da dere fikk x-trailern?

Dad: den fikk vi egentlig da vi også fikk Barn1. Da skulle vi ha med to hunder og barnevogn

W: så dere hadde ikke bil før det?

Dad: jo, men da hadde vi en mindre bil

W: så dere bruker ikke barnevogn i hverdagen? Eller kanskje ikke nå lenger..

Dad: nei, vi har solgt den, for 1,5 år siden

W: så hvis dere går, så må hun også gå? Hvor langt kan hun gå før hun blir sliten?

Dad: ca 1 time, men nå tar hun også med sykkelen sin. En av grunnene hennes til å ikke sykle på vinteren er at det ikke finnes piggedekk til sånne sykler [minisykkel] hehe. Men til neste år så begynner hun på skolen, og da kan vi jo kanskje fikse piggedekk

W: åh, hun vil det, eller dere har planer om det?

Dad: eller, jeg har planer om det. Vil eller ikke, om jeg skal levere så skal vi sykle. Sånn er det. Men jeg hjelper til opp bakken, så det er ikke slik at hun må gjøre alt selv. Jeg har inntrykk hun synes det er gøy å sykle nedover i bakker. Så hun har lyst å ta med sykkelen sin i barnehagen slik at hun kan sykle hjem med meg når jeg henter

W: hender det at Mom bare da tar med sykkelen til Barn1?

Dad: ja, på bussen dit. På vinteren tar Mom med sykkelvogna til barnehagen på bussen. På sommeren tar hun med den lille sykkelen, og på vinteren sykkelvogna

W: jaha, interessant

Dad: det eneste kjipe er at hvis bussen er full på morgenen, så får hun ikke med seg sykkelvogna på bussen. Da venter hun på neste buss

09:45

Dad: en annen grunn til at vi trener på sykling er at hun begynner å bli for stor for sykkelvogna. Så allerede nå ser jeg at hun nesten er for lang

W: tenker du at hun får lov til å sykle til skolen når hun starter i 1.klasse?

Dad: hehe, jeg håper at hun gjør det. Skolen er bare 200-300 meter unna herfra

diskuterer skolen

W: tror du hun får lov til å reise alene?

Dad: jeg håper det. Jeg håper Mom tillater det hehe. Men selv forventer jeg at hun kan gjøre det ganske raskt

W: med tanke på at du slipper å følge henne?

10:47

Dad: nei, med tanke på at hun kan være selvstendig. Jeg ser at det ikke er farlig her, det er 50 meter før hun krysser en veg, også er det 200 meter igjen, så det klarer hun

W: så, du sa dere drar på tur? Drar dere til bymarka? Du nevnte også Åre og Meråker?

Dad: ja, for alpin, siden jeg ikke liker langrenn

W: og da bruker dere bil når dere først drar?

Dad: ja, for da har vi med utstyr og skal dra langt

W: kjenner dere noen andre som reiser annerledes enn dere? Om det er bilbruk, bare buss, eller går mer?

Dad: ja, alle reiser forskjellig. Jeg tror ikke jeg kjenner noen som reiser akkurat som oss. Ei venninne til Barn1, har foreldre som sykler året rundt. Noen andre blir bare kjørt med bil. Jeg kjenner ingen som tar buss egentlig, men jeg tar jo ikke buss selv, så da jeg ser ikke andre som tar buss heller. Men det virker som de fleste foreldrene kjører bil. Hehe, det er kanskje noe du kan si ettersom du har intervjuet flere familier

W: jeg tror jeg har lokket til meg en type mennesker. [...] Jeg frykter kanskje at jeg har gitt inntrykk av å pushe en miljøvennlig agenda, noe som da ikke er tilfelle, håper jeg. Jeg håper at du ikke føler deg presset i å være super grønn

Dad: neida, du stiller bare spørsmål og jeg svarer

mer om rekruttering

Dad: den barnehagen Barn1 går i er en sånn friluftsliv barnehage, som da sikkert har foreldre som også er opptatt av det. Så det kan hende at flere av foreldrene i den barnehagen tar buss eller sykler sammenlignet med en annen barnehage. Den er også en studentbarnehage, så det er et kanskje et visst akademisk miljø blant foreldrene, noe som kan ha påvirkning på innstilling

snakker om boligpriser i ulike områder

W: hvor vant er du til å bruke apper til å kjøpe noe? Om det er billett, bestilling

Dad: jeg har brukt det mer og mer. I begynnelsen var jeg litt skeptisk, men i løpet av et år ble det fort mer bruk. Nå er det heller at jeg blir skuffet om jeg ikke kan kjøpe det via app hehe. Værnesekspresen kan man f.eks ikke kjøpe billett via app

W: så har blitt vant til det?

Dad: eller ja, nei, jeg er ennå veldig skeptisk til datadeling og facebook. Jeg har facebook konto samt instagram, tror jeg hehe. Jeg er faktisk overalt, men aktiviteten går ned og ned. Jeg prøver å unngå å dele bilder av datteren på facebook. Det finnes to bilder, men det er venner som har postet det, så ja, det var greit da

Dad: hvis jeg reiser til Bergen og står på flyplassen mens jeg er på vei til bybanen, så går det

W: det er jo ganske høyt mestringsnivå. Så du kan om du vil

W: er du glad i teknologi?

Dad: ja

W: du sa du ikke brukte bilen så mye. Så, i fremtiden hvor vi kan få færre biler på veien, mens flere får reist der de skal ved bruk av selvkjørende biler eller selvkjørende busser.

Dad: problemet er ikke om de kjører selv eller ikke kjører selv, men hvor mye plass på veien de bruker. Om du har en bil med bare én person inni...nja

W: så du syns det er greit med en fremtid med biler uten sjåfør? Det kan du se for deg?

Dad: jeg liker at man kan kjøre selv med hjelp av assisterende verktøy

W: som cruise control? Eller de som holder deg mellom linjene [i kjørefeltet]?

Dad: ja, cruise control som hjelper å holde avstand. Det med å holde seg mellom linjene, en sånn bil har jeg prøvd ennå. Men det med selvkjørende er ganske gammelt, og har vært i flybransjen lenge. Teoretisk kan et fly starte og lande helt selv, men likevel er det minst to piloter med flyet. Men likevel, skal de kritiske fasene gjennomføres av personer. Det blir sikkert sånn i biltrafikken til slutt. Noen steder kan man la den kjøre selv, men det betyr ikke at du kan lese avisa eller spise frokost

W: mhm, vi er vel der om noen år

Dad: det største problemet er det etiske problemet. Hvis du kjører til en krysning og en syklist kommer ut i veien, også må du bestemme om du skal kjøre over syklisten eller over et barn på fortauet. Det må jo programmeres, og er et valg man ikke kan etterlate til datamaskinen

W: tror du det er en sjanse for at det kan skje? At man havner i et slikt dilemma

Dad: det vil skje, selvfølgelig. Det er ganske mange biler på veien hehe

W: ja, det er det. Forhåpentligvis fins det ting man gjøre før det skjer. For eksempel at en bil ser trafikanter og ser et bilde av trafikksituasjonen som du ennå ikke ser, så kan de bilene snakke sammen og dele informasjon som de ellers ikke kunne sett

Dad: det er okey, da får man assistanse, så da får man et hint om å passe opp

W: mhm, jeg håper det kan skje eventuelt

Dad: ja, er noen bilprodusenter som har snakket om det. Mercedes hadde noe sånt for noen år siden, at de registrerte noe i veien og bremsset for deg

W: men du tenker at om man kommer i en slik situasjon så må det kodes et eller annet sted da?

Dad: så lenge det er et enkelt spørsmål som å bremse i tide eller ikke i tide, så blir det det bilen får til. Men spørsmålet er om bilen ikke stopper, men kjører rundt, også må du treffe noe annet. Da må datamaskinen bestemme om hvem som skal påkjøres. Så om du kjører på vei hjem, og du må bestemme om barnet ditt skal påkjøres eller to andre mennesker, da veier man for de to menneskene

W: men et menneske må da et sånt valg, og da er det mer greit?

Dad: da er det valg DU gjør i den situasjonen. Om en datamaskin tar et valg, så var det valget tatt lenge før situasjonen oppsto. Det er filosofisk-etisk problem

W: mhm, det er ikke lett

hmm mhmh

Dad: jeg tenker at selvkjørende biler ikke løser trafikkproblemet

W: det spørres litt på hvordan man bruker disse bilene. Hva om man bruker dem som en selvkjørende taxi som kan plukke opp folk. Så du bestiller en tur med en app, og la oss si du sier at du ikke vil være noe mer sen enn 5 minutter, jeg kan gi 5 minutter på at den går rundt å plukker. Så da vil bilen ta valg basert på alle disse passasjerene da, eh, på hvor fleksible de er, hvor de bor og hvor de skal

Dad: vi har jo det, det heter Über

W: ja, vi har jo det. Über pool

Dad: i Europa er det ikke så utbredt. Men jeg var i sør-afrika der hadde de det. Men det fins allerede. Trafikkproblemene er jo på vei, og det kan man løse med buss og sånt

W: jeg har tenkt litt på det; det vil ikke si at folk tar mindre buss, at de som tar buss fortsatt tar buss. Men de som ikke tar buss i dag, at det er snakk om ulike personligheter rett og slett, at de må møtes på en annen måte. Kanskje via å dele et kjøretøy med andre. Samt man kan produsere færre kjøretøy øg, det forurenses mye det. Så tanken er at vi ikke kan eie så mange kjøretøy

Dad: nei, som sagt, det eksempelet om da vi bodde på ****. Hadde vi bodd litt lenger nord med 1 km, så hadde vi fått en buss i timen og kun en bomring. I ****, var det en skolebuss 06:30, og den neste var kl19. Tok man bilen, var det to bomringer. Også er det, hvor mye er det ønsket å investere i en miljøvennlig by. Tror det var i avisen jeg så at Luxemburg hadde fått gratis kollektivtransport, for tog og buss. Det fins 2-3 byer i Tyskland som har gratis buss. Spørsmålet er da om man kjøper flere busser, og gjør det gratis, ville ikke flere ta bussen da? Siden man slipper å vente en halvtime på buss, men bare 15 min

W: Jeg tror jeg hørte om noe lignende i Oslo en gang, men var bare over en kort periode da. Det gjorde at de som ellers ville gått eller syklet tok mer buss, mens de som pleide kjøre ikke endret vaner

Dad: *finner saken på mobil*

W: hva om det gikk en metrobuss til ****, samt at det var en matebuss som gikk gjennom boligfeltet til metrobussen.

Dad: det å bytte buss er en terskel, alltid

W: ja, man må bytte

41:14

Dad: beste er om man kan bytte minst mulig

Dad: så Luxembourg studien, der var det 15% av bilistene som sa de var villig å bytte til gratis buss. Av de som ikke ville bytte, 30% sa det var raskere å kjøre bil som antakeligvis betyr dårlig frekvens og bytting, 7-8% sier det ikke finnes noe holdeplass i nærheten av jobben, også er mange andre ting som spiller inn

W: mhm, mange ting som spiller inn. det er vanskelig å bestemme hva man skal gjøre først, skal man bygge ut et system først eller gjøre det gratis først?

Dad: jeg tror, eller første tanken er at man kanskje tenker at det ikke skal være privat ettersom de sikkert skal ha gevinst på investeringene sine. Bussystemet kan jo være som teater. Det er mye skattepenger som går til teater og andre kulturelle tilbud, som man ikke tar bruk av, noe som jeg synes er greit. Det samme burde det være med kollektivtransport. Da øker man bompenger, parkeringsavgift osv. Det fins et bra konsept, som jeg ikke har sett i Norge, men det heter Park and ride, hvor man har parkeringen utenfor byen også tar man bussen inn til byen. Så de som bor utenfor byen kan da parkere utenfor og få gratis billett inn

W: ja, det kunne kanskje løst køproblemet i Trondheim

Dad: ja, så f.eks på klett kunne det være parkeringsplass med buss som går hvert 10. Minutt
Det ser jo til å funke med værnesekspressen. Den går ofte. Noen ganger er den full, andre ganger nesten helt tom. Men folk bruker den fordi det er dyrt å parkere på Værnes, samtidig er det enkelt å vente på den. Misser man den ene, kommer den neste ganske kjapt

W: ja, at man slipper å planlegge så veldig. Det er det som er litt vanskelig med Norge, at folk bor så spredt. Eller hva syns du?

Dad: jo, ja, det virker som det en tendens i at folk vil bo mer sentralt, men det kan være vanskelig når boligprisene øker. Noen må bo i utkanten, og der er det også dårligere med busstilbud. Så da vi bodde utenfor, så er det ikke interessant for meg å reise 1,5 time, men heller ikke å betale 6000kr i måneden på transport

W: tror du ikke det blir likt totalt til slutt, å bo i byen og bo utenfor med tanke på boligprisen og transportkostnader

Dad: ja, det blir det. Nå er det bompenger inn og ut av byen, så de vil ikke at mange skal inn til byen. De har ikke kollektivtransport om man bor lenger ute. Man må bo ganske mye lengre ut før det blir billigere enn i byen her

om bompengepolitikken i Norge. Hvorfor investere i bedre veger og få folket til å betale, når man heller kan investere i kollektivtilbud slik at det blir ordentlig miljøpolitikk?

W: tror du selvkjørende biler kommer en dag? I storskala?

Dad: nei, som sagt, jeg syns vi begynner å få mer hjelpeverktøy med varsling som er ganske bra. Så det å trykke på en knapp og så kjører den bare, det tror jeg ikke skjer. Det skjer for mye i trafikken og at verden rundt endrer seg hele tiden. Det fins alltid en situasjon du ikke kan programmere. Noen må overvåke systemet for at det skal fungere. Samt det er det etiske dilemma om påkjøring

W: ja, det fins mye bra i utvikling. Sånn som øyebevegelse registrering som sjekker om du ser der du bør se, og kan vite om du er full eller trøtt

Dad: hehe, det fins sikkert mye sånt ja. Har du hørt om Star Trek?

W: ja, litt. Jeg vet om spock

Dad: ja, akkurat. Det er en serie fra 60-90 tallet, og der predikerte de at datamaskiner ble brukt via talestyring. Vi har noe sånt via Alexa og Siri, men hittil har vi for det meste brukt grafisk styring siden 80-tallet. Så jeg syns det er interessant at science-fiction skribenter har sett for seg visse ting som kunne skje. Min gjetning er at biler får mye brukerassistanse, men ikke at fullstendig selvkjørende biler blir en realitet. Det er vanskelig å si om det blir avlesning av iris og fingeravtrykk

W: mmmm

Dad: det er litt sånn med elbiler. Helt i begynnelsen, sånn 120 år siden eller noe, det fantes elbiler, men batteriet var for dårlig til at det ble noe av. så de utviklet forbrenningsmotorene. Så om det skulle bli at det ikke var tilgang på olje, så hadde kanskje utviklingen av elbiler gått raskere. Så det er viktig å se hvilke teknologier som utvikles samtidig. Som da byene ble utviklet for å være bilvennlig, siden alle familier hadde en bil, og familiene gjerne skulle inn til byen

om norske byer

Dad: de bydde store parkeringsarealer under teateret i Trondheim

W: finnes de nå?

Dad: de er sikkert 30-40 år gamle. Der bak prinsen

W: hvis man kan flytte bilen under bakken, så er det bedre enn over bakken

Dad: ja, men må likevel kjøre bilen inn og ut av byen. Så det blir trafikk likevel

W: utviklingen går sakte. Folk protesterer

Dad: folk protesterer uansett, så lenge det er endring. Det er trussel mot vanene

W: mhm, vaner har mye å si. Vet du når bussene går her?

Dad: jeg vet ikke, men det vet appen hehe. Stoppet her heter ****

Filename 6.3

Dad: hvor lenge barna får lov til å gå alene over de siste 100 årene, har jo blitt kortere og kortere hehe

W: jeg har også spurt om barn får lov til å reise som foreldrene gjorde da de var små. Og mange av grunnene er trafikk og sånn, som er grunner som hindrer foreldre i å la barna være mer selvstendig. Kjenner du på det selv? Krysning av vei...

Dad: ja, jeg kjenner på det, men så har vi mye mer zebra-overganger og trafikkllys enn da jeg var ung. Bilene har også blitt mer avanserte med sensorer og automatisk bremsing

W: ja, men også mer mobilbruk mens man kjører

Dad: ja, selvfølgelig haha. Jeg tror at folk tror verden blir mer usikker over tid. Jeg leste en artikkel i avisa, jeg vet ikke hvor riktig den statistikken er, men de sier hvertfall at en stor økning av påkjørte barn skjer rundt skoler og barnehagen fordi det foreldre som kjører barna sine dit

W: mhm, et rart paradoks

Dad: så om fler tok buss eller gikk til skoler, så hadde det vært mye mindre farlig for andres barn. Jeg kjenner ikke til statistikken på det, men ja

W: jeg har hørt om noe sånt selv

Dad: så jeg har et ønsket om at hun [Barn1] skal være så selvstendig som mulig. At hun kan dra på skolen selv. Men jeg forventer ikke at vi drar fra huset først og at hun skal låse hehe

W: jeg fikk aldri lov til noe sånt, men mine var ganske strenge hehe

Dad: jeg husker engang i 2.klasse, da jeg skulle gå hjem, at jeg klarte å gå meg bort. Vi hadde nettopp flyttet dit, så jeg visste ikke adressen heller. Så jeg måtte prøve å forklare folk hvor jeg bodde hehe. Det var bare 500 meter eller noe, så ingen tilbydde seg å kjøre, bare pekte i retning hvor jeg skulle gå

W: kom du deg hjem da?

Dad: jaja, jeg sitter jo her nå

W: hva sa foreldrene dine da?

Dad: vet ikke, tror ikke vi snakket om det

W: du kom hjem innen tida? At det ikke var flere timer etterpå

Dad: ja, og jeg skjønnte ganske raskt at jeg hadde gått meg vill

W: ja, blir spennende å se hvordan Barn1 kommer seg hjem. Kan gi henne et kart

Dad: eller google maps

W: om hun får en mobil? Har du tenkt på det?

Dad: ja, om hun interesserer seg i det. Akkurat nå har hun ikke vist noen særlig interesse i å ha mobil, kanskje litt for liten interesse hehe. Kanskje det er på tide at hun blir kjent med?

////// utenfor opptak

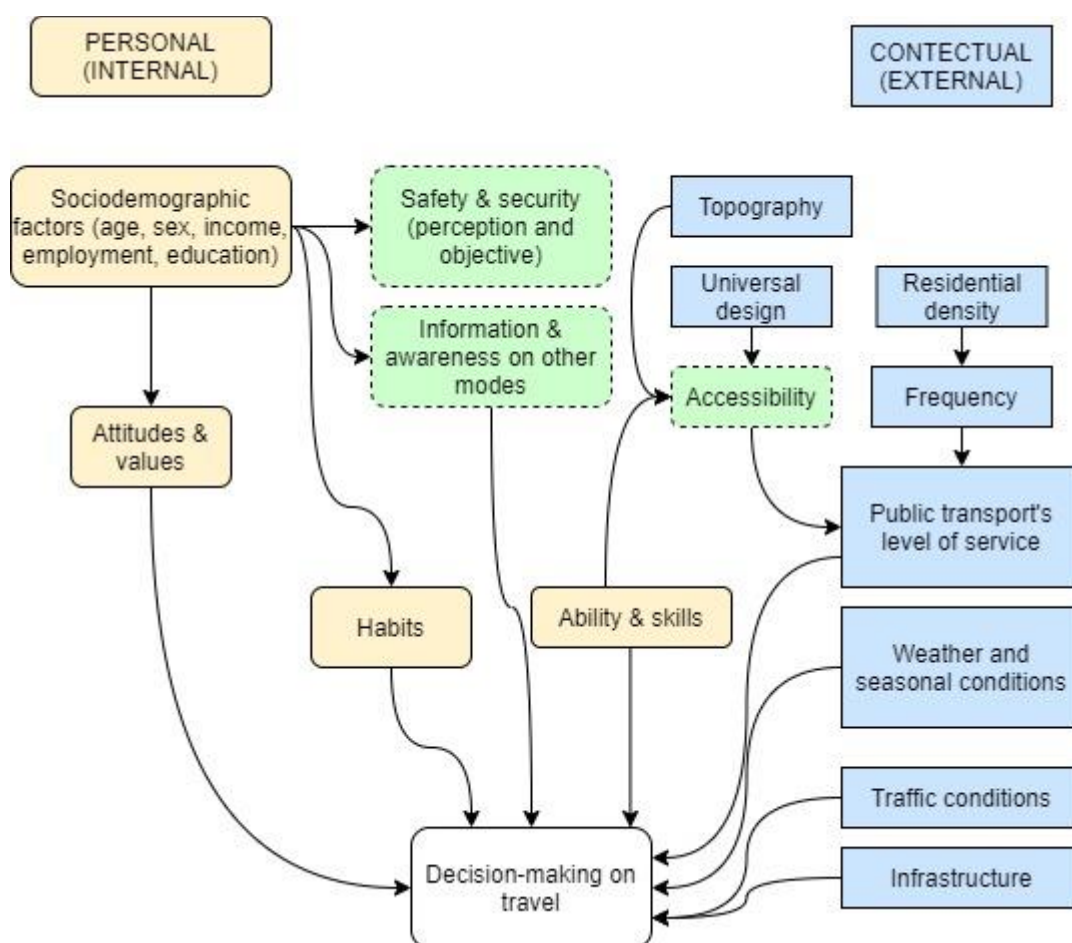
Det ble diskutert om reisevaner i noen grad var påvirket av det å få barn. Ifølge deltakeren så sto vaner sterk. Så hva enn man gjorde etter man fikk barn, så var det nesten ikke påvirket av barn, men heller om hvordan man pleide å reise fra før.

Vedlegg 4: Kvantifiserte reisevaner

For hver husholdning ble det satt opp en tabell (i ordinært regneark) for å få oversikt over hverdagsreisene i løpet av en uke. Tabellene ble brukt som et verktøy i å regne ut kvantitative resultater, og er ikke ment til å presentere

Vedlegg 5: Tankekart i valget om grenser på forskningsspørsmålet

Transportfaget er sammensatt av mange fagfelt som psykologi, sosiologi, byplanlegging samt mer, og innenfor disse igjen fins det temaer forsket i detalj. Etter litteratursøket og oppdagelsen av sammenhengen mellom flere temaer, ble det mer uklart på hvor denne masteroppgaven bør sette grensene for forskningsspørsmålet (også kjent som «scope of study»). Det var ønskelig å nevne hvordan holdninger kunne være en sterk faktor for deltakernes valg av reisemiddel, med det ville åpnet døren for enda et felt med mye forskning på.



Vedlegg 6: Brev fra institutt angående masterarbeid og pandemi



Faculty of Engineering
Department of Civil and Environmental Engineering

Date
3 June 2020

Your date Our reference
Your ref

1 of 1

To Whom it Might Concern

Master thesis spring 2020 - consequences of the Covid 19 pandemic

The pandemic situation in spring 2020 made it necessary to change or adjust the topic for master theses at NTNU. The university closed including laboratories and did not allow any type of field work, thus made it impossible to continue planned work for many students.

Sincerely yours

Inge Hoff
Professor



This letter was sent to all students with specialisation in Transport, Road or Railways in the Civil and Environmental study program to be included as an attachment in their thesis.

Address	Org. no. 974 767 880	Location	Phone	Executive officer
7491 Trondheim Norway	postmottak@iv.ntnu.no www.ntnu.no/libm	Høgskoleringen 7 A	+47 73594640	Inge Hoff inge.hoff@ntnu Phone: 934 26 463

Please address all correspondence to the organizational unit and include your reference.

