



**TØI rapport  
391/1998**

# **Hverdagslivets reiser**

## **En analyse av kvinners og menns daglige reiser i Oslo**

Avhandling til dr philos-graden  
Institutt for sosiologi og samfunnsgeografi  
Universitetet i Oslo  
1998

**Randi Johanne Hjorthol**

Transportøkonomisk institutt (TØI) har opphavsrett til hele rapporten og dens enkelte deler. Innholdet kan brukes som underlagsmateriale. Når rapporten siteres eller omtales, skal TØI oppgis som kilde med navn og rapportnummer. Rapporten kan ikke endres. Ved eventuell annen bruk må forhåndssamtykke fra TØI innhentes. For øvrig gjelder [åndsverklovens](#) bestemmelser.

ISSN 0802-0175  
ISBN 82-480-0048-6

Oslo, juni 1998

---

**Tittel:** Hverdagslivets reiser. En analyse av kvinners og menns daglige reiser i Oslo

**Forfatter(e):** Randi Hjorthol

TØI rapport 391/1998  
Oslo, 1998-06  
270 sider  
82-480-0048-6

ISSN 0808-1190

**Finansieringskilde:**

Norges forskningsråd, Transportøkonomisk institutt

**Prosjekt:** 1723 Transporttilbud, bystruktur og aktivitetsmuligheter

**Prosjektleder:** Randi Johanne Hjorthol

**Kvalitetsansvarlig:** Knut Østmoe

**Emneord:**

Hverdagsliv; Reiser; Kjønnsforskjeller; By

**Sammendrag:**

Temaet for denne avhandlingen er hverdagslivets reiser, slik de arter seg for kvinner og menn i bysamfunn. Tid, rom og transportmiddel er tre viktige dimensjoner ved reisen. Disse begrepene er utgangspunkt både for den teoretiske diskusjonen og de empiriske analysene. De empiriske analysene baserer seg hovedsakelig på reisevaneundersøkelser og holdningsundersøkelser gjennomført i Oslo og Akershus fra 1977 til 1990. Resultatene viser at kvinner og menn har ulike aktivitets- og reisemønstre. Kvinners reiser er mer komplekse, de har flere ærend og bruker ulike transportmidler på samme reise. De kombinerer flere gjøremål på arbeidsreisen enn menn, som det å bringe/hente barn og gjøre innkjøp av dagligvarer. Kvinner reiser mer kollektivt og går og sykler i større grad enn menn og har færre frynsegoder knyttet til bilbruk.

---

**Title:** Travel activities in everyday life. An analysis of women's and men's daily travel activities in Oslo

**Author(s):** Randi Hjorthol

TØI report 391/1998  
Oslo: 1998-06  
270 pages  
82-480-0048-6

ISSN 0808-1190

**Financed by:**

The Research Council of Norway, Institute of Transport Economics

**Project:** 1723 Urban structure, transport and access to activities

**Project manager:** Randi Johanne Hjorthol

**Quality manager:** Knut Østmoe

**Key words:**

Everyday life; Journeys; Gender differences; Urban areas

**Summary:**

The issue of this report is travel activities in everyday life for women and men respectively. Time, space and transport means are three important dimensions of the everyday journey. These concepts are the basis both for the theoretical discussion and the empirical analyses. The empirical analyses are mainly based on travel behaviour surveys and surveys about attitudes from Oslo and Akershus from 1977 to 1990. The results show that women and men have different activity and travel patterns. The journeys of women are more complex, their journeys are more often multipurpose and they use different transport means on the same journey. Women use public transport and walk and cycle more than men, and they have fewer fringe benefits related to car use.

**Language of report:** Norwegian

---

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

---

The report can be ordered from:  
Institute of Transport Economics, the library,  
PO Box 6110 Etterstad, N-0602 Oslo, Norway  
Telephone +47 22 57 38 00 Telefax +47 22 57 02 90  
Price NOK 200

# Forord

Denne avhandlingen handler om hverdagslivets reiser slik de arter seg for kvinner og menn i en storbyregion. Idéen om å utvikle hverdagslivets reiser til et større arbeid ble muliggjort gjennom Programmet for samferdselsforskning (PROSAF) delprogram «Transport i byområder». PROSAF ble initiert av Norges Teknisk-Naturvitenskapelige Forskningsråd (NTNF) og samfinansiert med Samferdselsdepartementet. Programmet startet i 1989 og ble avsluttet i 1993.

Mitt avhandlingsarbeid startet mot slutten av 1991, men har blitt betydelig forsinket på grunn av en arbeidssituasjon der mange andre hensyn har skjøvet dette arbeidet i bakgrunnen.

Halvparten av mitt arbeid er finansiert over dette programmet, den andre halvparten av Transportøkonomisk institutt.

Det er flere som på ulike måter har bidratt til å inspirere og rettlede under arbeidet med avhandlingen. I den siste og avgjørende fasen av arbeidet har jeg hatt uvurderlig hjelp av professor Annemette Sørensen. En stor takk til henne. Jeg vil takke dr philos Anne Lise Ellingsæter for gode og kritiske kommentarer fra starten av arbeidet. Jeg vil videre takke avdelingsleder Marika Kolbenstvedt for faglig støtte og kommentarer underveis, dosent Bertil Vilhelmson og siv ing Hans Silborn for nyttige kommentarer til en tidligere versjon. Professor Per Morten Schiefloe og forsker Randi Lavik har lest og kommentert deler av avhandlingen i en tidlig fase. Videre en takk til kollegaer ved TØIs avdeling for trafikkplanlegging, og særlig medlemmer av reisevanegruppa, for faglige diskusjoner og innspill. Jeg vil særlig takke avdelingssekretær Kari Tangen som har gjort en stor jobb med å tilrettelegge manuskriptet, tegne figurer, skrive tabeller og lese korrektur. Det som er igjen av feil må tilskrives forfatteren. En takk også til ing Arne Skogli, som har hjulpet til med tilrettelegging av data for analyse, og Anne-Marie Hvaal og Astrid Ødegaard Horrisland ved TØIs bibliotek, som alltid har vært behjelpelige med å skaffe ønskete publikasjoner.

Sist, men ikke minst, en takk til Johanne, som har vært en god støttespiller for en til tider overarbeidet mor.

Oslo, juni 1998

*Randi Johanne Hjorthol*

Transportøkonomisk institutt vil takke alle dem som har deltatt i gjennomføringen av dette doktorgradsarbeidet.

*Knut Østmoe*  
instituttssjef



# Innhold

## Sammendrag

## Summary

## Del I Problemstillinger, data og metode Vedlegg: Sonekart

<b>1. Hverdagslivets reiser - innledning og problemstillinger .....</b>	<b>1</b>
1.1 Innledning og problemstilling .....	1
1.2 Reisens komponenter .....	5
1.2.1 Reisen som mål og middel .....	5
1.2.2 Den romlige dimensjon .....	6
1.2.3 Den tidsmessige dimensjon .....	7
1.2.4 Transportmidler .....	8
1.3 Relasjoner mellom kjønn .....	8
1.4 Kort om studier av hverdagslivets reiser .....	10
1.5 Avgrensning og disponering .....	11
Fotnoter .....	13
<b>2. Datakilder, datatyper og analysemetoder .....</b>	<b>14</b>
2.1 Datagrunnlag .....	14
2.2 Reisevaneundersøkelsene .....	15
2.2.1 Fra trafikktegninger til reisevaneundersøkelser .....	15
2.2.2 Intervju om gårsdagens reiser og bruk av reisedagbok .....	15
2.3 Sammenlikning av tre reisevaneundersøkelser .....	17
2.3.1 SARTO .....	17
2.3.2 RVU 84/85 .....	17
2.3.3 RVU 90/91 .....	17
2.4 Før-/etterundersøkelse i forbindelse med innføring av bompengeringen i Oslo 1990 .....	19
2.5 Holdningsundersøkelse 1993 .....	21
2.6 Dagligliv og bilbruk .....	22
2.7 Muligheter og begrensninger ved data .....	24
2.8 Forholdet mellom holdning og handling/atferd .....	26
2.9 Fra tabellanalyse til logistisk regresjon .....	28

## Del II Teoretisk tilnærming

<b>3. Byen – reisens romlige kontekst .....</b>	<b>31</b>
3.1 Innledning og problemstilling .....	31
3.2 Byen som skapende kraft .....	32
3.2.1 Byen som en kulturell form .....	32
3.2.2 Byen som en økologisk enhet .....	34
3.2.3 Urbanisme som livsstil .....	35
3.2.4 Problemer knyttet til oppfatningen om byen som skapende kraft .....	36
3.3 Byen som sosialt produkt .....	37
3.3.1 Byen som sted for industrialisering .....	37
3.3.2 Produksjonens og reproduksjonens organisering i byen .....	37
3.3.3 Kollektivt konsum er knyttet til byen .....	39
3.3.4 Kritikk av teorien om det kollektive konsum .....	43
3.4 Samspillet mellom sosiale forhold og materielle strukturer .....	44
3.5 Urbanteori og kjønn .....	45
3.5.1 De kjønnsløse teorier .....	45

3.5.2 Rommets mangesidighet .....	47
3.5.3 Identifisering av kvinner med hjemmet – det reproduktive rom.....	49
3.5.4 Makt og mobilitet – de maskuline spor.....	51
3.5.5 Den opplevde by .....	53
3.6 Begrepsmessig utgangspunkt for empiriske analyser.....	55
Fotnoter .....	58
<b>4. Ulike begreper om tid. Tidsopplevelser knyttet til reiser .....</b>	<b>59</b>
4.1 Innledning og problemstilling .....	59
4.2 Tid som sosial kategori.....	61
4.3 Aspekter ved sosial tid .....	63
4.3.1 Klokketid .....	63
4.3.2 Lineær og syklisk tid.....	65
4.3.3 Periodisitet .....	66
4.4 Tid som ressurs.....	67
4.4.1 Tid som individuelt gode .....	67
4.4.2 Å spare tid.....	68
4.4.3 Ventetid.....	69
4.5 Tidsoppfatninger knyttet til bruk av bil og kollektive transportmidler .....	71
4.5.1 Tidsaspekter ved transportmidlene .....	73
4.5.2 Tid som en gave .....	76
4.6 Oppsummering og konklusjon .....	80
Vedleggstabeller .....	82
Fotnoter .....	88
<b>5. Transportmidlenes egenskaper, symbolverdi og bruk.....</b>	<b>89</b>
5.1 Innledning og problemstilling .....	89
5.2 Transportredskap som bruksgjenstand og meningsbærer.....	90
5.3 Bilen som symbol og sosialiseringobjekt .....	91
5.3.1 Bilens ulike kulturelle uttrykk.....	91
5.3.2 Sosialisering til bil .....	94
5.4 Noen dimensjoner som skiller bil og kollektivt .....	95
5.4.1 Eiendomsrett, frihet – tvang, aktiv – passiv .....	95
5.4.2 Privat – offentlig, anonym – synlig.....	96
5.4.3 Effektivitet – tidsøding .....	98
5.4.4 Maskulin – feminin – eller kjønnsnøytral? .....	100
5.5 Bilreiser og kollektivreiser .....	101
5.5.1 Hypoteser om bil- og kollektivreiser.....	101
5.5.2 Kollektivt i rushtid og til hverdags – bil ellers.....	102
5.5.3 Bilreisene mer lokale enn kollektivreisene .....	102
5.5.4 Kollektivt til arbeid – bilen til det meste.....	103
5.5.5 Kollektivt for kvinner og lavstatusgrupper – bil for menn .....	103
5.6 Kvinners og menns opplevelse av bil og kollektivtransport .....	104
5.6.1 Innledning .....	104
5.6.2 Bilen sparer tid og gir frihet.....	105
5.6.3 Positiv holdning til kollektivtransport.....	106
5.6.4 Mestringsvegning – passiv kollektivtrafikanter.....	107
5.6.5 Utrygghet .....	107
5.6.6 Det ubehagelige og ubekvemme .....	108
5.6.7 Miljøbevissthet.....	109
5.6.8 Spenning og status .....	109
5.6.9 Vedlikehold – omsorg.....	110
5.7 Oppsummering og konklusjon .....	110
Vedleggstabeller .....	114
Fotnoter .....	117

## Del III Hverdagslivets reiser i Oslo-området

<b>6. Moderniseringen av Oslo – forutsetningen for dagens aktiviteter og reiser.....</b>	<b>119</b>
6.1 Innledning og problemstilling .....	119
6.2 Oslos moderne byplaner .....	120
6.3 Boligkooperasjonen og byutvidelse .....	121
6.4 Byvekst i ytterområdene.....	122
6.5 Arbeidsplassenes lokalisering .....	123
6.6 Vegnett og kollektivt transporttilbud .....	124
6.7 Østkant og vestkant .....	126
6.8 Fra en kompakt til en spredt urban struktur.....	128
Fotnoter .....	129
<b>7. Reisens plass i hverdagslivet .....</b>	<b>130</b>
7.1 Innledning og problemstilling .....	130
7.2 Teoretisk forståelse av hverdagsliv .....	131
7.2.1 Hverdagslivet som begrep.....	131
7.2.2 Hverdagslivet som aktiviteter og rutiner.....	133
7.2.3 Det materielle som formidler i hverdagslivet.....	134
7.2.4 Hverdagsliv som nærmiljø og handlingsfelt .....	135
7.2.5 Sentrale begreper i analysen av hverdagslivets reiser .....	136
7.3 Kvinners og menns hverdagsliv og reiser .....	138
7.3.1 Reisenes tidstypologi for kvinner og menn.....	138
7.3.2 Ulike orienteringer i hverdagslivet .....	140
7.3.3 Mødre har mer komplekse mønstre enn fedre.....	143
7.3.4 Yrkesstatus, alder og reisemønstre.....	144
7.4 Den romlige organisering av de daglige reisene .....	145
7.4.1 Kvinner bruker sitt lokale miljø mer enn menn .....	146
7.4.2 Lokal orientering som begrensning eller mulighet .....	148
7.5 Bruk av transportmidler på de daglige reisene .....	149
7.5.1 Kvinners og menns betingelser for å reise .....	149
7.5.2 Kvinner varierer reisemåte mer enn menn .....	150
7.5.3 En samlet analyse av bilbruk .....	151
7.6 Opplevelse av hverdagslivets reiser .....	153
7.6.1 Ulike aspekter ved reisene .....	153
7.6.2 Rekreasjon .....	155
7.6.3 Belastning .....	156
7.7 Oppsummering og konklusjon .....	157
Vedleggstabeller .....	161
Fotnoter .....	130
<b>8. Utvikling av arbeidsreiser i Oslo-Akershus fra 1977 til 1990 med vekt på endring i bilbruk.....</b>	<b>166</b>
8.1 Innledning og problemstilling .....	166
8.2 Arbeidsreisen som planleggingspremiss .....	168
8.3 Tidligere forskning om arbeidsreiser.....	169
8.4 Arbeidsreisens komponenter .....	171
8.4.1 Arbeidsreisens romlige elementer.....	171
8.4.2 Tid brukt på arbeidsreisen.....	173
8.4.3 Bruk av transportmiddel.....	173
8.4.4 En analysemodell for arbeidsreisen .....	174
8.5 Kjennetegn ved yrkesaktive i 1977, 1985 og 1990 .....	175
8.5.1 Arbeidstid, bosted og arbeidssted .....	175
8.5.2 Reiselengde og tidsbruk .....	177
8.5.3 Tilgang til bil.....	178

8.6 Bruk av bil på arbeidsreisen .....	179
8.6.1 Utvikling av kvinners bilbruk fra 1977 til 1990 .....	179
8.6.2 Bruk av bil i arbeid og til frakt av varer og personer .....	184
8.6.3 Frynsegoder som gratis parkering og bilgodtgjørelse .....	185
8.6.4 Faktorer som betinger kvinners og menns bilbruk i 1985 og 1990.....	186
8.7 Oppsummering og konklusjon .....	187
Vedleggstabeller .....	190
Fotnoter .....	194
<b>9. Samspill mellom ektefellers arbeidstid og arbeidsreise .....</b>	<b>195</b>
9.1 Innledning og problemstilling .....	195
9.2 Fordeling av tid og oppgaver innenfor familien.....	198
9.2.1 Tidspress .....	198
9.2.2 Økonomisk fordelingsteori .....	199
9.2.3 Fordelingsprinsipper .....	199
9.3 Analysemodell.....	201
9.4 Ektefellenes arbeidstidtilpasninger .....	203
9.4.1 Kombinasjoner av arbeidstid .....	203
9.4.2 Tilpasning etter utdanning, barn og bosted.....	205
9.4.3 Barn viktigst for kombinasjonen hun deltid og han heltid .....	207
9.5 Arbeidsreisens romlige dimensjon .....	208
9.5.1 Valg på bolig- og arbeidsmarkedet .....	208
9.5.2 Ektemenn har lengst arbeidsreiser .....	209
9.5.3 Kvinner arbeider oftest i bostedssonen .....	210
9.6 Tidsbruk på arbeidsreisen.....	212
9.6.1 Kombinasjoner av reisetid til arbeidet .....	212
9.6.2 Faste ærend på veg til eller fra arbeidet .....	212
9.7 Bruk av transportmiddel .....	213
9.7.1 Forskjell mellom hushold med en og flere biler .....	213
9.7.2 Ulike faktorer spiller rolle for kvinners og menns bruk av transportmidler ....	215
9.8 Oppsummering og konklusjon .....	218
Vedleggstabeller .....	220
Fotnoter .....	231

## Del IV Avslutning

<b>10. Oppsummering, drøfting og videre arbeid.....</b>	<b>233</b>
10.1 Problemstillingene.....	233
10.2 De kjønnsmessige aspektene ved rom, tid og transportmidler .....	233
10.3 Romlige og tidsmessige analogier – forskjeller på kvinners og menns daglige reiser .....	236
10.4 Utviklingstrekk – konsekvenser for kvinners og menns reiser.....	241
10.4.1 Mot økt bilbruk blant kvinner .....	241
10.4.2 Tilbake til byen uten bil .....	243
10.4.3 Informasjons- og kommunikasjonsteknologi relatert til kvinners og menns reiser .....	244
10.5 Videre forskning.....	246
Fotnoter .....	248
<b>Referanser.....</b>	<b>249</b>

## Vedlegg: Sonekart



**Sammendrag:**

# **Hverdagslivets reiser**

## **En analyse av kvinners og menns daglige reiser i Oslo**

### **Del I. Problemstillinger, data og metode**

#### **Innledning og problemstillinger**

Temaet for denne rapporten er hverdagslivets reiser slik de arter seg for henholdsvis kvinner og menn.

I løpet av en gjennomsnittlig dag har en person over 13 år gjennomført i overkant av tre reiser for å komme på skole, arbeid, følge barn i barnehage, gjøre innkjøp osv. Til sammen utgjør de forskjellige reisene en strekning på ca 35 km. Mesteparten av dem foregår med motoriserte transportmidler, og det brukes omtrent en time på disse reisene hver dag. Hverdagslivets reiser viser den romlige og tidsmessige organiseringen av viktige deler av det daglige liv. De binder aktiviteter sammen og uttrykker samspillet mellom kvinners og menns forutsetninger og behov for å reise og de samfunnsmessige betingelsene for å kunne gjennomføre de daglige aktivitetene.

Hverdagslivets reiser reflekterer både de enkelte typer av aktiviteter, for ulike grupper i befolkningen og relasjoner mellom befolkningsgrupper. Det betyr at det er nærliggende å anta at det mellom noen typer av reiser vil det være nære koplinger, mens det mellom andre ikke vil være noen sammenheng. Det betyr også at den romlige og tidsmessige organiseringen av reiser for noen grupper vil legge føringer på hvordan reisene kan organiseres for andre. Reisene gjenspeiler også fordeling av transportmidlene. De blir redskapene for å bevege seg i rommet og for å "komprimere" tiden.

Rom, tid og transportmidler er tre viktige dimensjoner ved de daglige reisene og vil derfor være de mest sentrale begrepene i denne rapporten. Rapporten har et tosidig formål, og problemstillingen kan formuleres i to hovedspørsmål:

1. *Har rom, tid og transportmidler kjønnsmessige aspekter som det er viktig å være klar over for forståelsen av hverdagslivets reiser?*  
Denne delen av rapporten består i hovedsak av en teoretisk drøfting, der formålet både er å øke forståelsen av relasjonen mellom kjønn og de tre dimensjonene og å trekke fram begreper som kan brukes i den empiriske analysen av de daglige reisene.
2. *Hva er det som skiller kvinners og menns daglige reiser når de relateres til rom, tid og transportmidler?*  
Denne delen av rapporten består av empiriske analyser av ulike sider ved hverdagslivets reiser for kvinner og menn basert på data fra Osloregionen.

## **Datakilder og metode**

Rapportens empiriske analyser baserer seg på ulike undersøkelser. De viktigste er tre reisevaneundersøkelser fra Oslo/Akershus for årene 1977, 1984/85 og 1990/91 og en før-/etterundersøkelse, som ble gjort i forbindelse med innføring av bompengeringen i Oslo. Dernest brukes det data fra en holdningsundersøkelse om bil og kollektivtransport som ble gjennomført i 1993. Videre benyttes resultatene fra en dybdeundersøkelse om bilens betydning for dagliglivets organisering, der kvantitative og kvalitative data er koplet. For sammenlikningens del vil det også bli brukt noen resultater fra den landsomfattende reisevaneundersøkelsen fra 1991/92.

Som forskningsmetode tilhører reisevaneundersøkelsene samme tradisjon som for eksempel forbruksundersøkelsene og tidsnyttingsundersøkelsene. I reisevaneundersøkelsene registreres antall reiser en person foretar i løpet av dagen før intervjuet; hvor reisene går, hvor lange de er, tidsbruk på reisen, formålet med dem og hvilket transportmiddel eller transportmidler som brukes. Det stilles særskilte spørsmål om respondentens og eventuell ektefelles arbeidsreise. I tillegg finnes det relativt detaljerte opplysninger om intervjupersonen og vedkommendes hushold.

Denne typen surveyundersøkelser har sine fordeler og begrensninger. Kvantitative datas styrke er at de gir en representativ oversikt over et vel definert utsnitt av virkeligheten. De gir brede framstillinger over generelle forhold og de gir mønstre av sammenhenger. Kvantitative data gir vanligvis ikke noe særlig godt grunnlag for forståelse av dynamiske forhold, av hva som skjer over tid.

Kvalitative data gir vanligvis mer innsikt enn oversikt. Styrken ligger i muligheten til å forstå samfunnsmessige fenomener, dynamiske forhold, prosesser og samhandlingsmønstre. Det betyr at de egner seg bedre for utvikling av teorier og hypoteser enn kvantitative data. Svakheten er begrensninger i holdbarheten av det som utvikles til mer omfattende sammenhenger, til større grupper eller områder. Kombinasjon av data, metodetriangulering, kan være en måte å trekke nytte av fordelene og å unngå svakhetene på.

## **Del II. Teoretisk tilnærming**

### **Byen – reisens romlige kontekst**

Ytterpunktene i den sosiologiske urbanteori er oppfatningen om byen som skapende kraft eller byen som resultat av sosiale prosesser. De teoretikerne som presenteres gir på ulike måter grunnlag for analyser av de romlige aspektene ved de daglige reisene.

Simmels analyser av storbyens sosiale relasjoner peker på det kalkulerende, pengeøkonomien og punktligheten som karakteristika ved den moderne by. De lange avstandene gjør at venting medfører uakseptabelt tidsspille. Virksomheter og relasjoner må derfor innordnes i et oversubjektivt tidsskjema. Storbyen blir dermed det viktigste stedet for arbeidsdeling, distribusjon, kommunikasjon, varebytte og konsum, og dermed framstår behovet for omfattende daglig reisevirksomhet.

Simmel, Chicagoskolen og Wirth viser hvordan byen både fragmenterer og segmenterer sosialt liv. Gjennom sin størrelse, arbeidsdeling og avstander skapes

behov for punktlighet, samordning av tidsskjemaer og mobilitet for at de urbane livsformer skal kunne realiseres. Samordningen krever og resulterer i daglige reiser. Reisene og omfanget av dem er en konsekvens av byens kulturelle form og av urbanismen som livsstil.

De marxistisk orienterte teoretikerne ser på byen som et sosialt produkt der produksjon, konsum og sirkulasjon er hovedelementer. Fordi transport, både av personer og varer, er så viktig i bysamfunnet, må staten eller myndighetene sikre betingelsene for at et slikt kollektivt konsum (ved hjelp av den transportmessige infrastruktur) kan skje. Både Scott og Castells understreker dette. Spørsmålet er hvordan de kollektive konsummidlene organiseres og fordeles romlig. Materialiteten, i form av både byens romlige fysiske organisering og av transportsystemer, er også formidler av makt, selv om den verken er intensjonal eller åpent utøvd. Det er de materielle strukturer som formidler sosial interaksjon og makt i bysamfunnet, ifølge Østerberg. Den er bygget inn i den sosiale konteksten, og oppleves først og fremst som avmakt ved for eksempel avstand og at transport ikke er tilgjengelig når og der det er behov for den.

Østerberg bruker Sartres begrep – *det trege handlingsfelt* – for å betegne helheten av gjenstander som sosiale relasjoner utspilles på bakgrunn av. De trege gjenstandene, som for eksempel veier, biler og andre transportredskaper, fungerer som formidlere mellom samfunnsmedlemmer. Det trege handlingsfelt kan muliggjøre eller vanskeliggjøre bestemte handlinger. Det er særlig i det siste tilfellet at de materielle strukturers betydning bevisstgjøres for den som handler. Ulikheter i tilgang til transport, både privat og offentlig, gir forskjeller i handlingsbetingelser innenfor byrommet.

De tradisjonelle urbanteoriene kan betraktes som ”kjønnsløse”. Det hevdes at i de ”store” teorier om utvikling av det moderne urbane samfunn, har kjønnsdimensjonen vært oversett. Kvinner opptrer mer som bakgrunnsfigurer enn som handlende subjekter i forskning basert på *community*-tradisjonen, ifølge Lyn Lofland.

For å forstå det romlige som bakgrunn for kvinners og menns reiser, må det flertydige og mangesidige ved byrommet framheves. Lefebvres tre nivåer for sosio-spatiale relasjoner gir mening for å forstå og analysere denne flertydigheten. Det sosiale rom kommer til uttrykk gjennom hverdagslivets praksis, hvor Lefebvre inkluderer både produksjon og reproduksjon. Det kommer også til uttrykk gjennom ulike former for abstrakt rom konkretisert og symbolisert gjennom de dominerende samfunnsmessige interesser. Dette skjer blant annet ved gjennomføring av by- og trafikkplaner, men også gjennom eiendomskjøp og ulike typer privat planlegging. Det sosiale rom uttrykkes også gjennom forestillingenes, fantasienes eller de ulike oppfatningenes rom. De tre aspektene ved Lefebvres karakterisering av rommet viser at det sosiale rom er relasjonelt. Det skapes i samspillet mellom de samfunnsmessige og hverdagslivets prosesser.

Ved å knytte begrepene tilgjengelighet/distansiering, tilegnelse/bruk, kontroll og produksjon til Lefebvres tre nivåer, har Harvey lagt grunnlaget for en konkretisering av ulike typer av romlige praksisformer.

Jeg har illustrert hvordan noen av disse praksisformene som er framkommet ved kombinasjoner av begrepssettene kan brukes til å analysere de kjønnsmessige aspektene ved byens romlige struktur.

Innenfor det oppdelte byrommet har produksjon og reproduksjon blitt assosiert med henholdsvis mannlig og kvinnelig. Betegnelser som maskuline byer og feminine drabantbyer blir brukt. Oppsplitting av byen både ut fra praksis og forestilling skaper ulikheter i tilgjengelighet for kvinner og menn, fordi kvinners kopling mellom produksjon og reproduksjon er tettere enn den er for menn.

Kvinnens handlingsmuligheter påvirkes både gjennom tidsbindinger og mangel på transportressurser i en funksjonsdelt by. Muligheter til å bruke byen er også knyttet til konvensjoner og til forestillinger om byen.

Forutsetningen for at ulike deler av byen skal være tilgjengelig for kvinner og menn er blant annet tilgang på tid og transport. Tilgang i denne sammenhengen består i oppfatning av tid og transport som ressurskomponenter, som midler til å skape tilgjengelighet til ulike deler av byen, til å knytte sammen de produktive og reproduktive sfærer. Tid som ressurs er viktig i en romlig sammenheng der virksomheter og relasjoner innordnes i et samfunnsmessig tidsskjema den enkelte må forholde seg til.

### **Ulike begreper om tid. Tidsopplevelser knyttet til reiser**

Tid er en sentral dimensjon ved reisen. Tidspunkt for avgang og ankomst, frekvens, hastighet, ventetid, gangtid og kjøretid og oppfatningen av tidsfaktorene er alle sider ved tidsdimensjonen. Tidsaspektene kan ikke betraktes løsrevet fra den sosiale sammenhengen de eksisterer innenfor. De preges og gis mening av de sosiale fenomener de ses i forhold til. Det fins en pluralitet av tider, både fysisk, biologisk, psykologisk og sosiokulturell, som hver har sin funksjon og sitt referansesystem. De eksisterer side om side, og det fins koplinger mellom dem.

Tidsbevissthet og oppfatning av tid har blitt knyttet til ulikhet av tidsordningssystemer i ulike samfunn og til forskjeller innenfor produksjonsliv og det reproduktive området. Naturtid, almuetid og sykliske tidsordningssystemer forbindes med jordbrukssamfunnet, men også med reproduksjonsoppgaver, kollektive verdier og kvinnedominerte arbeidsplasser i omsorgssektoren. Den lineært oppfattede klokketiden forbindes med planlegging, formålsrasjonalitet, individualitet og produksjon. Fordi kvinner oftere assosieres med det første og menn med det siste, hevdes det at tidsoppfatningen og tidsbevisstheten blant kvinner og menn vil være forskjellig. Tidskontroll i arbeidssituasjonen vil være med på å prege oppfatningen av tid som et individuelt gode, en ressurs som kan spares og omsettes. Dette gjenspeiles i forskjeller mellom kvinner og menn både når det gjelder holdninger til ulike tidsaspekter ved transportmidlene og villigheten til å akseptere lengre reisetider dersom det skulle være aktuelt å bruke kollektive transportmidler.

Tidsaspektene ved det å reise har ulike slike tidskvaliteter som kan knyttes til forskjellige forståelser av tid. Det gjelder for eksempel opplevelsen av ventetid. Ventetid gir i hovedsak negative assosiasjoner. Den som må vente har som regel lavere status enn den som slipper å vente. Man er mer vellykket dersom man unngår ventetid. Ventetid forbindes oftere med de kollektive transportmidlene enn med privatbilen. Analysene viser at menn er mer negative til kollektivtransport enn kvinner er. Dette kan ha sammenheng med at det lineære tidsordningssystem preges av krav til effektivitet og at tidskontrollen er sterkere i menns arbeidssituasjon enn i kvinners.

Analysene viser at det er store variasjoner i oppfatninger av tid og tidsbruk knyttet til bruk av transportmidlene. De målene som er brukt er relativt enkle, og kombinerer både tid og transportmåte, slik at tidsdimensjonen er ikke rendyrket. En del av variasjonene i oppfatning kan relateres til de faktiske forskjellene er det mellom bil og trikk, bane, buss osv. Men noe av variasjonene i disse oppfatningene har antakelig også med ulike tidskulturer å gjøre, som har sammenheng både med verdier og normer og med ulikheter i hverdagslivet å gjøre, hvordan ens arbeid, både betalt og ubetalt, organiseres. Kvinners mer positive holdning til tidsaspekter ved kollektivtransporten tyder på det, likeledes deres større villighet til å godta ekstra reisetid ved å gå over fra bil til kollektivtransport, selv når det kontrolleres for effekten av andre variabler.

### **Transportmidlenes egenskaper, symbolverdi og bruk**

Bilen og de kollektive transportmidler er både redskaper og bærere av sosial mening knyttet til hva de brukes til og hvem de brukes av. Ved siden av å ha bestemte bruksegenskaper, har de også kulturell betydning og symbolverdi. Assosiasjoner knyttet til bil som det maskuline prosjekt, frihet til å velge i forhold til tid og rom, høy status og inntekt, gjenspeiles i den faktiske bruken av bil i forhold til kollektive transportmidler.

Oppfatninger av egenskaper og symbolverdier som er knyttet til de to typer av transportmidler er forskjellige hos kvinner og menn. Kvinner har generelt sett mer positiv oppfatning av kollektive reisemåter enn menn. De synes oftere at kollektivtransporten gir dem muligheter til å reise når og hvor de vil, og de legger mer vekt på trygghetsopplevelsen på selve reisen enn menn gjør. Det negative aspektet ved kollektivtransporten for kvinner er at de føler seg utrygge når de går til holdeplassen og mens de venter. Menn oppfatter ikke dette som et problem. For kvinner dreier dette seg om opplevelsen av ikke å kunne kontrollere det offentlige rom, som vil virke begrensende inn på aktivitetsmulighetene.

Menn liker å vedlikeholde og reparere bilen. Bilen er et mestringsobjekt som klart er knyttet til det maskuline området. Den er en gjenstand for menns utfoldelse, som til en viss grad kan sammenliknes med hva hjemmet er for kvinner. For en del menn har bilens utseende stor betydning. De innrømmer at de liker å ha en bil de kan være stolte av å vise fram. For kvinner er disse forholdene av mindre interesse og betydning. Når dette ikke er viktig for kvinner, er det antakelig et uttrykk for at i hushold med både en kvinne og en mann, er bilen først og fremst hans eiendom og hans ansvar. Kvinner har et mer instrumentelt forhold til bil enn menn. For dem er bilen først og fremst et redskap.

## **Del III. Hverdagslivets reiser i Oslo-området**

### **Moderniseringen av Oslo – forutsetningen for dagens aktiviteter og reiser**

Oslo, og til dels Akershus (for analyse av arbeidsreiser kapitlene 8 og 9), er den sosiale og romlige kontekst for de empiriske analysene som presenteres i rapporten. Oslo representerer den materielle strukturen og handlingsrommet som de daglige reiser skal forstås og tolkes i forhold til.

Hvor arbeidsplasser, ulike servicetilbud og boliger lokaliseres, hvordan ulike områder bindes sammen med transport og hvordan dette utvikles over tid, er en viktig del av de materielle forutsetningene for byens sosiale liv. Byplanene uttrykker både eksplisitte og implisitte målsettinger om hvordan det sosiale liv skal organiseres i forhold til produksjon og reproduksjon. Transportsystemet er grunnlag for en del av det kollektive konsum. Hvordan dette utbygges skaper ulike forutsetninger for kombinasjoner av for eksempel bolig og arbeid for forskjellige befolkningsgrupper.

Den moderne byutviklingen har hatt som konsekvens at befolkningen i de indre bydeler har blitt redusert, mens den har økt i de ytre bydeler. Før byutvidelsen i 1948 hadde Oslo, som omtrent tilsvarte nåværende indre soner, i overkant av 300 000 innbyggere. Førti år senere var innbyggertallet i dette området redusert til omtrent en tredjedel, mens de ytre bydeler hadde i overkant av 300 000. Samtidig har befolkningen i Akershus blitt fordoblet. Veksten har vært sterkest i Oslos nabokommuner. Den urbane befolkningen har dermed blitt spredt over et mye større område. Fra 1986 har befolkningstallet i Oslo igjen begynt å øke.

I grove trekk er boligbebyggelsen innenfor Oslos ytre bydeler (soner) nyere i øst og sør enn den er i nord og vest. En større del av boligkooperasjonens boliger og dermed flerfamiliehus i form av blokkbebyggelse befinner seg i øst og sør enn i nord og vest. Dette har betydning også for byens sosiale inndeling.

Arbeidsplasslokaliseringen er skjev. Industrikonsentrasjonen fins i øst, mens kontor, handel og tjenesteytende næringer har en større konsentrasjon i sentrum og vest. De sørlige byområdene har et større underskudd på arbeidsplasser enn andre områder av byen. Fra 1970 til 1986 har det vært en nedgang i antall arbeidsplasser i indre bydeler (sentrum og indre soner) fra ca 212 000 til ca 205 000. I samme periode har antall arbeidsplasser i ytre bydeler økt fra ca 80 000 til ca 110 000 og i Akershus fra ca 85 000 til 135 000. Økningen i Akershus har vært særlig sterk i vestkommunene. Nedgangen i de indre bydeler og økningen i de ytre byområdene og i nabokommunene har betydd en geografisk spredning av arbeidsplassene som er lite heldig med tanke på bruk av kollektive reisemåter.

Transporttilbudet varierer mellom bydelene. Av de ytre bydeler har den sørlige gjennomsnittlig lengst reisetid til andre bydeler. Sammen med den ytterste vestlige bydelen har befolkningen i disse bydelene i gjennomsnitt flest overganger mellom transportmidler. Det er både enklere, i betydningen få overganger, og raskere å reise fra de ytre østlige deler av byen, dvs fra de områdene som har T-banetilknytning, enn fra andre bydeler. Innenfor de enkelte bydeler vil selvfølgelig variasjonen være stor. Generelt er det imidlertid slik at bosatte i sentrum og indre soner har den beste kollektive tilgjengelighet til andre bydeler. Dette har i første rekke sammenheng med at kollektivtilbudet har en sentrumsrettet orientering, og at mange av transportmidlene møtes i eller krysser gjennom sentrum.

Det har skjedd en utvikling fra en kompakt til en spredt urban struktur, som dels har vært planlagt og dels vært et resultat av økt tilgang på transport, både privat og kollektiv. Det betyr at de sentrale bydelene har fått en svekket betydning både som bolig- og arbeidsplassområde og at avstanden mellom ulike typer av "tilbud" har økt betraktelig.

## Reisens plass i hverdagslivet

De daglige reisene gjenspeiler hverdagslivets oppdeling og fragmentering, som både Giddens og Lefebvre er opptatt av i sine analyser av hverdagslivet. Skillet mellom bolig og arbeid, skillet mellom arbeidstid og fritid er det som danner grunnlaget for det moderne urbane hverdagsliv. Produksjon og reproduksjon blir dermed viktige begreper når hverdagslivets reiser skal analyseres. Kombineres Lefebvres inndeling av hverdagslivets tilværelse i kontraktsfestet tid, tvungen tid og fri tid med begrepene produksjon og reproduksjon, kan hverdagslivets reiser klassifiseres etter et slikt skjema. Reisene faller i tre hovedtypologier, med om lag en tredjedel i hver; den første tilhører kombinasjonen kontraktsfestet tid/produksjon (f eks arbeidsreiser), dernest reproduksjon/tvungen tid (f eks omsorgsreiser) og til sist reproduksjon/fri tid (fritidsreiser).

De daglige reisemønstrene varierer mellom kvinner og menn. Kvinners reiser er mer knyttet til reproduksjon enn menns. Innenfor reproduksjonen har kvinner flere reiser knyttet til den tvungne tiden enn menn, som har flere av sine reproduksjonsreiser knyttet til den frie tiden. Menn har mesteparten av sine reiser knyttet til produksjon innen den kontraktsfestede tid. Deres aktivitetsmønster er mer ensidig arbeidsstyrt, mens kvinner har mer komplekse mønstre, hvor både arbeid og reproduksjon inngår. De mest komplekse mønstrene finner en blant yngre kvinner med høy yrkesstatus og barn, minst komplekse blant eldre mannlige arbeidere. Hverdagslivets rutiner blir enklere blant eldre enn blant yngre og blant dem med lav yrkesstatus.

Tidsaspektet ved kvinners reiser kjennetegnes ved høy periodisitet og en kopling av de lineære og det sykliske tidsordningssystem. I stedet for å reise rett til arbeidet hjemmefra eller rett hjem etter jobben, er det flere kvinner enn menn som kombinerer denne reisen med andre gjøremål. Disse andre gjøremålene er i første rekke innkjøp eller følge eller hente barn, tvungen tidsbruk knyttet til reproduksjon. Ved siden av at dette betyr en sterk binding i tid, medfører det også betydelige romlige bindinger.

Bruk av byen, den romlige dimensjonen, er gitt tre verdier; lokalorientering, dvs bruk av egen bydel, sentrumsorientering og ytreorientering, som betyr at mye av ens aktiviteter foregår i de ytre bydeler eller i omegnskommunene. Det er klare kjønnsforskjeller når det gjelder den romlige praksis. Kvinner er mer lokalorientert og sentrumsorientert enn menn, som på sin side er mer ytreorientert. Dette har blant annet sammenheng med kvinners dårligere tilgang på bil slik at de blir mer avhengige av de lokale tilbudene og av kollektivtransport, som i stor grad er sentrumsrettet.

Ved siden av disse individuelle kjennetegnene som er med på å si noe om lokalorientering, har bydelen eller boligområdet en klar betydning for befolkningens tilbøyelighet til å være lokalorientert. De som bor i sentrum og indre bydeler er klart mer lokalorientert enn de som bor i de ytre bydeler. Her fins både arbeidsplasser, kulturinstitusjoner, alle mulige typer servicetilbud, noe som gjør området mer komplett enn hva de ytre områdene kan karakteriseres som. Byutviklingen med boligområder med begrensede muligheter både for arbeid, fritidsaktiviteter og forskjellig nødvendige servicetilbud, reduserer befolkningens lokalorientering. Dette viser seg mest tydelig i de sørlige og sørøstlige områdene av byen.

Analysen av den romlige praksis viser kjønnsforskjeller som demonstrerer ulikhet i tilgjengelighet til byområdet som helhet. De ytre drabantbyområdene kan fremdeles karakteriseres som feminine, selv om ikke kvinnene som bor der er "låst" til disse områdene på samme måte som i tidligere tider. Men det er klare kjønnsforskjeller i bruk av eget område til ulike aktiviteter i disse bydelene. Også i de indre bydelene er det en tendens til at menn er mer mobile eller har større rekkevidde ut av egen bydel.

En økende spredning av arbeidsplasser i byen og omegnskommunene og satsing på vegutbygging betyr at både behovet for bil og tilrettelegging for bilbruk øker. Samtidig er det kollektive transporttilbudet mot sentrumsområdet relativt godt, særlig fra øst. Sammenknytningen av banesystemene i øst og vest har også bedret muligheten for å reise kollektivt. Likevel er det nesten halvparten av byens befolkning som bruker bilen gjennom hele dagen, og bruken varierer mellom befolkningsgruppene, især mellom kvinner og menn. Menn er oftere monobrukere av bil enn kvinner, også når det er kontrollert for effekten av yrkesstatus, bosted i byen, familiesituasjon og alder.

Selv om de daglige reisene har rutinepreg, varierer opplevelsen av dem. Analysene tyder på at nærmere halvparten har en positiv oppfatning av de daglige reisene.

Hverdagslivets reiser er en slags bekreftelse på at folk er samfunnsmessig aktive. Gjennom sine rituelle mønstre gir de et "bevis" på en form for samfunnstilhørighet som kan oppleves slitsomt eller som noe en ikke reflekterer særlig over når en er i sin mest reiseaktive fase av livet. Ved nedtrapping av ens reiseaktivitet (og samfunnsaktivitet) får de derimot en større betydning for ens hverdagsliv. Eldre og de som har lav inntekt har større glede av reisen som aktivitet enn unge og de som har høy inntekt. Kvinner og yngre mennesker synes reisene er mest slitsomme. Det kan ha sammenheng med kompleksiteten i deres reisemønstre og mulig tidspres.

Analysene viser hvor sentrale hverdagslivets reiser er både for å få gjennomført de daglige gjøremålene og også som en selvstendig aktivitet. For svært mange er reisemønstrene enkle og ukompliserte. Som jeg har vist, er det likevel ingen sammenheng mellom kompleksiteten på reisen og i hvilken utstrekning man bruker bil gjennom hele dagen. Den brukes antakelig ikke først og fremst av nødvendighet, men fordi den er tilgjengelig.

Grovt sett kan vi snakke om en mannlig og en kvinnelig aktivitetsorientering i bruk av byen. Mens den kvinnelige betyr geografisk lokal- eller sentrumsorientering og avhengighet av et kollektivt transporttilbud, er menns aktivitetsmønster preget av større geografisk spredning, monobruk av bil og relativt liten avhengighet av de kollektive tilbud.

### **Utvikling av arbeidsreiser i Oslo/Akershus fra 1977 til 1990 med vekt på endring i bilbruk**

Kvinnens og menns arbeidsreiser er blant annet resultatet av beslutninger som er tatt på bolig- og arbeidsmarkedet. I undersøkelsene som er referert, er arbeidsreisens lengde sjelden nevnt som flyttemotiv eller som grunn til valg av arbeidsplass. Likevel finner jeg at kvinner i overveiende grad har kortere arbeidsreiser enn det menn har. Denne forskjellen gjelder ikke bare i Oslo-området.



Forskning fra andre land viser det samme fenomenet, og forskjellen består over tid, som i Oslo-regionen fra 1977 til 1990.

Fra 1977 til 1990 har det foregått store endringer når det gjelder kvinners tilpasning på arbeidsmarkedet og når det gjelder arbeidsreisen i Oslo og Akershus. Yrkesaktiviteten har økt, og flere har blitt heltidsarbeidende. I løpet av denne perioden har det skjedd en spredning av både boliger og arbeidsplasser. Arbeidsreisens lengde har likevel ikke blitt kortere selv om arbeidsplassene er mer spredt i regionen. Relativt færre arbeider i de indre bydelene, dette gjelder både kvinner og menn. Analysene viser at kvinner i mindre grad enn menn utnytter byen når de skaffer seg lønnsarbeid. De har kortere veg til jobben enn menn, og de arbeider oftere innenfor den bydelen eller kommunen de bor. Begrensningen i bruk av det geografiske arbeidsmarkedet dette gjenspeiler, kan være uttrykk for en segmentering av arbeidsmarkedet som gir kvinner færre valgmuligheter. Følger man Harveys tankegang, vil dårligere tilgjengelighet og mer begrenset bruk av byrommet gi en sosial praksis som dermed legger grunnlag for mindre muligheter til valg på nye områder.

Analysene konsentreres i første rekke om bruk av bil på arbeidsreisen, og utvikling av bilbruk over tid. I 1977 var det ca 20 prosent av kvinnene som kjørte bil til jobben, i 1990 var andelen steget til 40 prosent. Fremdeles ligger menn klart over i bilbruk, 60 prosent.

Det viser seg at menn har arbeidsmessige betingelser som begunstiger bruk av bil. De har flere frynsegoder knyttet til bilbruk enn det kvinner har i form av firmabil og andre støtteordninger. Forfordelingen av frynsegoder mellom kvinner og menn har ikke endret seg fra 1977 til 1990. I løpet av denne perioden har prisutviklingen for bilbruk også vært mye gunstigere enn for kollektivbruk. Mens indeksen for bilkjøp og bensin stort sett har fulgt konsumprisindeksen, har prisen på månedskort blitt fordoblet i forhold til konsumprisindeksen.

Kvinner har flere husholdsoppgaver knyttet til arbeidsreisen enn det menn har. De henter og bringer barn til barnehage og skole og de sørger for dagligvareinnkjøp. Dette viser møtet mellom det lineære og det sykliske tidsordningssystemet og periodisiteten i gjøremålene. Heller ikke her har det skjedd noen endringer i fordeling av oppgaver mellom kvinner og menn. Faktorer som er med på å bestemme kvinners og menns bilbruk varierer i forhold til disse reproduktive gjøremålene. For kvinner har førskolebarn i familien betydning for om de bruker bil eller ikke. For menn har dette ingen betydning. De trenger ikke denne typen "legitimering" for sin bilbruk.

Kvinnens bruk av bil er delvis betinget av andre faktorer enn menns. Førskolebarn i familien påvirker kvinners bilbruk, men ikke menns. Når menns bilbruk øker på de korte avstandene, men ikke kvinners, viser dette at forskjellen i muligheten til bruk av bil er stor mellom kvinner og menn, selv ved kontroll både for strukturelle variable og husholdsressurser. Det betyr at tiltak både når det gjelder bilbruk og virkemidler knyttet til kollektivtilbudet vil ha kjønnsmessige fordelingsvirkninger. Tilrettelegging for bilbruk vil kunne øke forskjellene mellom kvinner og menn og mellom ulike grupper av kvinner. En spredning av arbeidsplasser i regionen kan redusere tilgjengeligheten ytterligere for dem som har minst transportressurser.

## Samspill mellom ektefellers arbeidstid og arbeidsreise

Hvilke hensyn tar ektefeller ved valg av arbeidsplass i forhold til bolig, gjøres det forsøk på å tilpasse lokaliseringene for å redusere tidsbruk og transport? Gjøres det forsøk på å fordele tidsbruken på en slik måte at der den ene ektefellen har lang arbeidstid eller reisetid, velger den andre en kortere for ikke å belaste familiens tidsbudsjett for sterkt?

I analysene kommer det klart fram at den tidsbruken som skjer innenfor familien ikke ser ut til å være tilpasset familiens tidsbudsjett på den måten at lang arbeidstid eller arbeidsreise hos den ene gir en tilsvarende kort arbeidstid og arbeidsreise hos den andre. Ektemennenes arbeidstid og reisetid eller reiselengde har liten sammenheng med deres ektefellers arbeids- og reisetid. Ektemennene til fulltidsarbeidende kvinner har like lang arbeidsdag som ektemenn til kvinner med deltidsarbeid. Menn har lengre arbeidsreise enn sine ektefeller uansett hennes reiselengde.

Det typiske er at kvinnene tilpasser sin arbeids- og reisetid til den fasen familien befinner seg i. I mange av familiene med førskolebarn er det hun som har kort arbeids- og reisetid. Det er mødrene som tilpasser seg – ikke fedrene. Resultatene viser at førskolebarn i familien har større betydning enn sosioøkonomiske status for kvinners arbeidstid og om de arbeider i det området de bor.

Den økonomiske siden har en klar betydning for denne tilpasningen. Menn har gjennomsnittlig høyere inntekt enn kvinner, og mannens inntekt får dermed størst betydning i familien. Tilpasningene skjer i forhold til dette, noe som viser seg å ha betydning når ektefellene kombinerer arbeidstider. Kombinasjonen hun deltid/han heltid øker med hans inntekt. De romlige og tidsmessige aspektene ved gifte kvinners tilpasninger til lønnsarbeid kommer til uttrykk gjennom både kortere arbeidsreise og arbeidstid enn ektefellene. Hensynet til barneomsorg og mangel på transportressurser, i form av bil, frynsegoder knyttet til bilbruk og delvis dårlig kollektivtilbud, begrenser kvinners valgmuligheter innenfor det som defineres som arbeidsmarkedsregion.

Kvinnenes arbeidsreiser er mer oppstykket av gjøremål knyttet til reproduktive oppgaver. De handler dagligvarer og de henter og bringer barn oftere enn ektemennene gjør. Forklaringene på forskjellen i dagligvareinnkjøp er koplet til ektemannens arbeidstid og reiselengde. Kvinnene påtar seg husholdets trivielle oppgaver for at mannen kan ha lenger arbeidstid og velge en jobb uavhengig av reiselengde. Kvinner henter og bringer barn i tilknytning til arbeidsreisen i større utstrekning enn menn uansett reiselengder og arbeidstider.

Fordeling av familiens transportressurser følger i all hovedsak de tradisjonelle kjønnsrollene. Der familien har bare én bil, ser det ut til at ektemannen i de aller fleste tilfeller bruker den. I de familiene som har førskolebarn, er kvinnenes bilbruk på nivå med mannens. Det kan tolkes som at det å bringe og hente barn legitimerer bilbruk for kvinner, mens menn ikke trenger denne legitimeringen. De bruker bil nesten uansett, særlig i aldersgruppen mellom 35 og 45 år. For kvinner spiller avstand til arbeidsplassen en rolle for om hun bruker bil eller ikke. Dette har ingen betydning for menn. Det betyr at kvinner uten bil har mindre handlefrihet på arbeidsmarkedet enn kvinner med bil. Dette kommer også til uttrykk i analysen av faktorer som har sammenheng med bruk av kollektivtransport til arbeidet. For kvinner har tilbudets kvalitet ikke signifikant betydning, noe det har

for menn. Det betyr at kvinner reiser kollektivt fordi de ikke har valgmuligheter, menn fordi de har valgt det.

## Del IV. Avslutning

### Utviklingstendenser

I dagens samfunn er kvinners reisemåter mer miljøvennlige enn menns. De reiser mer kollektivt og går og sykler i større grad enn menn. Spørsmålet er om dette er en situasjon som kvinner ønsker. Dersom de får bedre tilgang til bil enn det de har i dag, vil det antakelig være sannsynlig at deres transportmiddelvalg går i retning av menns. Utviklingen går i retning av høyere bilbruk blant kvinner. Hvis kvinnene i regionen når opp til menns nivå, betyr dette ca 35.000 flere kvinner som selv kjører bil til arbeidet i Oslo og Akershus. Konsentrasjonen om bilen har klare politiske implikasjoner knyttet til tid og rom og til fordeling av mobiliteten i samfunnet. Et bilsentrert transportsystem har fordelingsmessige konsekvenser.

Kvinner har i dag både dårligere tilgang bil enn menn og færre frynsegoder knyttet opp mot bilhold og bilbruk i yrkeslivet. En videre utvikling av bysamfunn og transportsystem basert i hovedsak på bilbruk får dermed ulike virkninger for kvinner og menn. Fortsatt spredning av byens funksjoner skaper enda større behov for å reise, og med samtidighet i åpningstider og arbeidstider skaper dette større tidspress for den som må samordne de institusjonelle tidsskjemaene. Slik som situasjonen er i dag, vil det være minst gunstig for kvinner.

Den spredte byutviklingen som er beskrevet i kapittel 6, satte sitt preg også på hele 80-tallet. I løpet av begynnelsen på 90-tallet ser det imidlertid ut til at den befolkningsmessige byutviklingen har endret retning. I mange store og mellomstore byer har befolkningsøkningen i ytterområdene og omlandet enten avtatt eller stabilisert seg. Det mest markerte er en kraftig økning i de gamle kjerneområdene. Trenden ser ut til å være snudd fra en suburbanisering til en begynnende reurbanisering. Dette kan tyde på at det skjer en endring i preferanser når det gjelder kvaliteter ved bolig, bomiljø og bosted. Flyttebevegelsene tyder på en økt interesse for å bo mer sentralt i byområdene, for mer urbane levemåter og livsstiler. Dette er en del av en internasjonal trend

Av hensyn til handlingsmulighetene er mer kompakte bystrukturer positivt ut fra kvinners perspektiv, slik som arbeidsfordelingen mellom kvinner og menn er i dag både i forhold til produksjon og reproduksjon. Behovet for å reise langt vil avta, og sannsynligheten for en sterkere grad av samlokalisering av ulike funksjoner vil øke.

Informasjons- og kommunikasjonsteknologien øker tid-rom kompresjonen. Innenfor transportfeltet og i tilknytning til diskusjon om reduksjon av miljøproblemer generert av trafikken, er det til dels store forhåpninger om at en del reiser kan overflødiggjøres ved hjelp av de nye stasjonære mediene.

I løpet av få år har informasjons- og kommunikasjonsteknologien fått innpass i svært mange norske hjem. I dag regner en med at ca 40 prosent har tilgang til PC i hjemmet og at ca 10 prosent har en nettilkopling. Denne teknologien har flere bruksområder og skaper mulighet for en større tidsmessig og romlig uavhengighet

for gjennomføring av dagliglivets oppgaver, knyttet til både lønnsarbeid og husholdsrelatert arbeid og gjøremål.

Informasjons- og kommunikasjonsutstyr plassert i hjemmet kan skape stor fleksibilitet når det gjelder organisering av aktiviteter, men det kan også skape nye typer bindinger. Det kan bety at de tradisjonelle kjønnsdelte arbeidsoppgavene forsterkes eller endres. Dersom kvinner distansearbeider med hjemmet som arbeidssted, kan det lett bli slik at de i større grad ivaretar husholdets fellesoppgaver enn det menn i en tilsvarende situasjon vil gjøre. På den andre siden kan en tenke seg at menn som har distansearbeid får større innpass i det reproduktive rom, og dermed vil ivareta fellesoppgavene mer enn det som skjer i dag. Hvilken samlet betydning utviklingen innenfor informasjons- og kommunikasjonsteknologien vil få for kvinners og menns daglige reiser, er derfor vanskelig å si noe om.

### Videre forskning

Resultatene i denne rapporten viser at det fremdeles er forskjeller på kvinners og menns hverdagsliv slik det reflekteres gjennom de daglige reisene, hvordan de er sammensatt og reisemåten. Når det gjelder oppfatninger om transportmidlene og holdninger til tidsaspekter ved reiseaktivitetene, er det kjønnsforskjeller, men det er også likheter som innevarsler endringer. Mine resultater viser for eksempel at forskjellene i tilgang til bil blant de yngre generasjoner av kvinner og menn er svært små.

Det er flere områder knyttet til hverdagslivets reiser som trenger en kunnskapsutvidelse. Min fokusering på kjønn har vist at tradisjoner, arbeidsdeling og strukturelle betingelser har innflytelse på hvordan reisemønstre etableres for kvinner og menn. Jeg har lagt vekt på å studere likheter og forskjeller mellom kvinner og menn, men noen av analysene viser at bildet har flere detaljer enn bare kjønnsforskjeller. Det er forskjeller både i ressurstilgang, alder, livsfase, holdninger og i valgmuligheter mellom kvinnegrupper (og mannsgupper), og dette er viktig å se nærmere på for å studere sosial endring.

Fremdeles mangler man kunnskap om hvor avhengige de enkelte befolkningsgrupper er av bilen. Analysene som er gjort i denne rapporten tyder på at en del av den daglige bilbruken kan reduseres, dels fordi reisene er svært korte, dels ved at det kan brukes andre transportmåter eller ved at reisene kan erstattes med annen type kommunikasjon. En viktig del av denne problemstillingen er å gå nærmere inn på hvilken betydning oppfatninger og holdninger til transportmidlene har for bruken av dem.

Analysene av hvilken betydning de daglige reiser har og hvordan kvinner og menn opplever dem, gir et inntak til å forstå forskjellige aspekter ved reisen og av reisen som en egen aktivitet. Fordi dette er et tema som har fått liten oppmerksomhet, er analysene i denne rapporten en beskjeden start for å øke en slik forståelse. I diskusjonen om muligheten for å redusere folks reiseaktivitet for å bedre miljøsituasjonen, er det for eksempel viktig å få mer detaljert kunnskap om de daglige reisenes betydning for ulike befolkningsgrupper. Hvis det er slik at det å reise, også i dagliglivet, tillegges en egenverdi, kan resultatet av en reduksjon av noen typer reiser, for eksempel arbeidsreisen, resultere i økning av andre typer reiser.

Den romlige dimensjonen ved de daglige reisene er svært viktig når det gjelder forståelsen av hvordan byrommet brukes og ulike gruppers mulighet innenfor en gitt struktur. Analysene som jeg har presentert, viser *resultater av beslutninger* som er gjort på husholds- og individnivå og forteller derfor ikke om den prosessen som har gått forut. Det betyr at det mangler kunnskap om de motiver og begrunnelser som gjøres når individer og hushold velger bosted og arbeidsplasser sett i sammenheng, og hva som motiverer valg av steder for å legge ulike aktiviteter som de enkelte deltar i.



**Summary:**

# **Travel Activities in Everyday Life**

## **An analysis of women's and men's daily travel activities in Oslo**

### **Part I. Issues, data and methods**

#### **Introduction**

The issue of this report is travel activities in everyday life for women and men respectively.

During an average day a person older than 13 years of age has accomplished a little more than three journeys related to work, education, shopping, bringing children to and from kindergarten etc. Altogether the different journeys come to approximately 35 kilometres. Most of the journeys are made by motorised transport means, and people spend about one hour a day on travelling. Everyday travelling shows how significant activities in daily life are organised in time and space. The journeys link the activities together and express the different conditions and travel needs in organisation of everyday life for men and women respectively.

The everyday journeys reflect both the different types of activities, for various kinds of groups in the population, and relations between different social groups. Some of the journeys will be closely related and others will not. The implication of this fact is that for some social groups the organisation of travelling in time and space will be affected by the travel behaviour of other groups. The journeys also reflect the social distribution of different transport means. They become the tools for "compression" of time and space.

Space, time and transport means are important dimensions for everyday journeys, and will be the most significant conceptions in this report. The purpose of the report is dual and can be addressed in two questions:

1. *Do space, time and different transport means have gender-related aspects that are important for the understanding of everyday travelling?*

This part of the report consists mainly of a theoretical discussion. The purpose is to increase the knowledge about the relation between gender and the three dimensions mentioned, and to develop useful concepts for the empirical analyses of the everyday travel activities.

2. *What are the differences between women's and men's everyday travel activities related to space, time and use of transport means?*

This part of the report consists of empirical analyses of men's and women's travel activities based on data from the Oslo area.

## **Data and methods**

The empirical analyses are based on different data sources. The most important are three travel behaviour surveys from Oslo/Akershus for the years 1977, 1984/84 and 1990/91, and a before-after survey carried out in connection with the implementation of the toll cordon in Oslo in 1990. Data from a survey in 1993 about attitudes to car use and public transport will also be used, and results from an in-depth study of the importance of the car in the organisation of everyday life, in which qualitative and quantitative data are combined. Some results from the national travel behaviour survey from 1991/92 will be used as standard of reference.

As a research method travel behaviour surveys have the same tradition as the consumption surveys and time use surveys. In travel behaviour studies the number of journeys on the day before the interview is registered; where they start and end, length, time use, the purpose of the journey and mode of transport. Specific questions about the journey to work for the respondent and spouse are asked, and relatively detailed information about the interviewee and the household are obtained.

This type of data has advantages and disadvantages. The strength of quantitative data is that they give a representative view of a well-defined segment of reality. They give a broad representation of general patterns of relations. Quantitative data do not usually give a good basis for understanding of dynamic relations, of what happens over time.

Qualitative data usually give insight in the issue rather than a broad view. An advantage is the possibility to see dynamic relations, processes and patterns of interactions. This means that they are more suitable for the development of theories and hypotheses than quantitative data are. The disadvantage is the limitation it has in regard to the possibilities to generalise to bigger groups, relations or areas.

## **Part II. Theoretical approach**

### **The City - the spatial context of the journey**

The extremes in sociological urban theories are the apprehensions of the city as either a creative power in itself or the city as a result of social processes. The theorists presented give in different ways a basis for the analyses of the spatial aspects of everyday journeys.

In Simmel's analyses of the city he emphasises the division of labour, distribution, communication, the money economy, punctuality and commodity exchange as characteristics of a modern city. The long distances in the city result in unacceptable time loss if waiting is necessary. For that reason businesses and various relations between institutions have to be adjusted into a common time scheme. The city becomes the most important place for the division of work, communication and consumption, and as a consequence the need for daily travel is established.



Simmel, The Chicago school and Wirth show how the city both fragments and segments social life. The size of the city, division of labour and distances create needs for punctuality, co-ordination of time schemes and mobility to realise the urban forms of life. The composition and number of everyday journeys are results of the cultural form of the city and of urbanism as a way of life.

The Marxist theorists perceive the city as a product of social processes, where production, consumption and circulation are the main elements. Because transport, of both passengers and goods, is so important for the urban society, the state or the municipal authorities have to secure conditions to organise for the collective consumption of transport (the construction of transport infrastructure and public transport). Both Castells and Scott underline this fact. The question is how the collective consumption means are spatially organised and distributed. The material structures, both the physical organisation of the city and the transport systems, mediate power, even if it is not intentional or openly exercised. It is embedded in the social context and is first of all experienced as powerlessness, for instance when transport is not accessible when and where it is needed.

To conceptualise the material structures of things, which are the background for social relations and processes, Østerberg uses Sartre's term the practical inert field. The inert entities, as for instance roads, cars or other transport means act as mediators between people. The practical inert field can make different acts possible or difficult to carry out. Especially in the last case the significance of the material structures will be clear for the acting person. Differences in access to transport, private or public, produce dissimilarity in conditions for acting in urban space.

The traditional urban theories are described as *male-stream*. In the great theories of urban development in modern society the gender dimension has been non-existent. Women exist as background figures rather than acting subjects in the community tradition, according to Lyn Lofland.

To understand the space as a background for women's and men's daily journeys, the ambiguity and the diversity of the urban space have to be emphasised. The three levels of socio-spatial relations developed by Henri Lefebvre help to understand this ambiguity. According to him the social space is expressed through the practise of everyday life, through production and reproduction. It is also communicated through different forms of abstract spaces symbolised and made concrete by the dominating interests in the society. The social space is also expressed through the impressions, the fantasies or the perception of the space. These three aspects of space indicate the relational character of social space. It is developed in the interaction between processes on the level of society and in everyday life.

Relating the concepts accessibility/distanciation, acquirement/use, control and production to the three aspects of social space of Lefebvre, Harvey has laid the basis for characterising different types of spatial practises.

Some of them are used in this report to illustrate gender aspects of the urban spatial structure.

In the functionally divided urban area, production and reproduction have been associated with male and female characteristics respectively. Terms like

masculine cities and feminine suburbs have been used. The dividing of the city is related both to the social practice and perception of the space. Because the connection between production and reproduction for women is nearer than for men, the division creates differences in access to various areas for men and women.

In a divided city the possibilities for action for women are conditioned both by time restrictions and lack of transport recourses. The possibilities to use the city are also connected to conventions and apprehensions about the city and special areas of the city.

Access to transport and time are important conditions by which different areas can be accessible for men and women. Time as a resource component is important in a spatial context where the distance between the productive and the reproductive spheres is long and where different social relations and institutions are regulated by a common time scheme.

### **Different concepts of time. Experience of travelling time**

Time is a significant dimension of the journey. Departure and arrival, frequency, speed, waiting time, walking time, driving time, and the perception of the different time aspects are all features of the time dimension. The aspects of time have to be discussed in a social context. There is a plurality of times; both physical, biological, psychological and sociocultural, which all have their special function and reference system. They exist side by side, and there are relations between them.

The perception of time has been related to different time order systems in various societies and to differences within the spheres of production and reproduction. Natural time and cyclical time order systems are associated with agricultural society, but also to reproductive work, collective values and female dominated workplaces in the health and care field. The linear time order system is associated with planning, rationality, individuality and production. Because women more often are linked to the first of these two systems and men to the last one, it is said that the perception of time will be different for men and women. Time control in a work situation will influence the perception of time as an individual good, which might be saved or sold.

This is reflected by the differences between men and women in attitudes towards different time aspects of the transport means and the willingness to accept longer travel time by changing from car to public transport.

The time aspects of a journey have various time qualities, which can be linked to different perception of time. The perception of waiting time is a good example. Waiting time gives mainly negative associations. A person who must wait has often a lower status than a person who doesn't have to wait has. Waiting time is more often associated with public transport than with a car. The analyses show that men are more negative towards public transport than women. An explanation might be that the linear time order system is more characterised by demand for efficiency and that the time control is more serious in men's working situation than it is in women's.

The analyses show that there are great diversities in the perception of time and time use connected to the transport means. The measures used in the analyses are rather simple and combine both time and transport mode, so the time dimension is not “pure”. Some of the variations in the perception of time could be related to the real differences between car and tram, bus, train, etc. However, some of the variations could possibly be related to differences in time cultures, to values and norms and differences in everyday life and how paid and unpaid work is organised. The more positive attitude towards public transport among women than among men is an indication of this and, in addition, their greater willingness to accept longer travel time if one has to use public transport instead of the car, points in the same direction.

### **The characteristics, symbol values and use of the transport means**

The car and the public transport are both tools and carriers of social meaning related to purpose and the user. Besides having a value of use, they also have a cultural meaning and a symbol value. Associations related to the car as a masculine project, freedom to choose independent of time and space, high social status and income, are reflected in the use of the car compared with public transport.

The apprehension of the characteristics and the symbol values related to the two types of transport means are different among men and women. In general, women have a more positive opinion of the use of public transport than men have. They more often than men think that the public transport system gives them the possibility to travel when and where they like, and they are more concerned about the safety aspect of the journey than men are. For women the negative aspect connected to public transport is the experience of insecurity while waiting at the station or at the bus stop and when they walk to and from these places. Men do not see this as a problem. For women this is related to the experience of not being able to control the public space, which might restrict the possibilities for activities.

Men like to keep and repair their cars. The car is an object of mastering, which is related to the masculine domain. It is an object for creativity, which to a certain extent can be compared with what the home means for women. For some men the look of the car is important. They admit to enjoy having a car they can be proud of. For women these factors are of less importance and significance. One of the reasons is perhaps that in households with both a man and a woman, the car belongs to him and it is his responsibility. Women more often have an instrumental relation to the car. For them the car is first of all a means of transport.

## **Part III. Everyday journeys in the Oslo area**

### **Modernisation of Oslo – the conditions for activities and travel**

Oslo and partly Akershus (for analyses of the journey to work in chapters 8 and 9) are the social and spatial context for the empirical analyses presented in this

report. Oslo represents the material structure and the space of action, which the everyday journeys are to be interpreted against and related to.

Location of industries, various service supplies and housing, how different areas are linked together by transport lines, and the development over time are the important material conditions for the urban social life. The master plans express both implicit and explicit purposes on how the social life is to be organised in relation to production and reproduction. The transport system is the basis for some of the collective consumption. The development of this system results in different possibilities for combinations of work and housing for different social groups.

The modern urban development has resulted in a reduction of the population in the inner parts of the city and an increase in the outer parts. Before the expansion of the city in 1948, Oslo, which at that time consisted of the existing inner zones of the city, had a little more than 300,000 inhabitants. Forty years later the number of inhabitants was reduced to about a third, while the outer parts of the city had a little more than 300,000 inhabitants. In the same period the number of inhabitants in Akershus was doubled. The growth was strongest in the municipalities near Oslo. The urban population has been dispersed over a wider area than before. From 1986 on there has been a new growth in the population in Oslo.

Simplified, the housing in the outer parts of Oslo is newer in the east and the south than in north and west. A greater amount of houses are built by the housing co-operation and therefore more multihousehold buildings are concentrated to the east and south. This has implications also for the social composition of the city.

Different types of workplaces are concentrated to special areas. Heavy industries are located in the east, while office, commerce and service industries are mostly concentrated to the centre and in western part of the city. The southern part of the city has had a greater loss of work places than other parts of the city. From 1970 to 1986 there has been a reduction in the number of work places in the inner parts from approximately 212,000 to 205,000. In the same period the number of work places in the outer parts of the city increased from approximately 80,000 to 110,000, and in Akershus from 85,000 to 135,000. The increase in Akershus has been especially strong in the western part of the county. The decrease in the inner zones and the increase in the outer parts have resulted in a dispersion of the work places, which means that it is difficult to reach all by public transport. Car use becomes more or less a necessity.

The public transport supply varies between the different parts of the city. Among the outer parts, the southern has in average the longest travel time to other parts of the city. Together with the outer western part the population in these areas have the highest numbers of transfers between transport means. It is both easier and faster to travel from the eastern parts of the city, from the areas that have an underground transport system, than from other parts of the city. In general, inhabitants in the inner parts of the city have the best access to the other parts of the city by public transport. The reason for this is first of all that a great deal of the public transport lines goes through the centre.

Over a period of about 30-40 years the urban development has been characterised by dispersion. To a certain extent this has been planned. But it is also a result of better access to transport, both private and public. The central parts of the urban area are no longer an important for housing and work.

## **The journey in everyday life**

The daily journeys reflect the division and fragmentation of everyday life, which both Giddens and Lefebvre are preoccupied by in their analyses. The division between housing and working, between working time and leisure time are the basis for modern urban everyday life. For that reason production and reproduction are important concepts for analysing everyday travel.

A combination of Lefebvre's concepts contractual time, compulsive time and free time with production and reproduction are useful to classify everyday journeys. This classification gives three main groups of journeys – with about one third in each. The first is a combination of contractual time and production (for example journey to work), the second is a combination of compulsive time and reproduction (for instance bringing children to school or kindergarten) and the third group, which is a combination of reproduction and free time (for example journeys connected to one's own leisure activities).

The everyday travel patterns vary between men and women. Women have more journeys connected to the combination of reproduction and compulsive time than men have. The greater part of men's journeys belongs to the combination of contractual time and production. Women's activity patterns are more complex than men's are. While the activity patterns of men are dominated by paid work, women's more often are a combination of production and reproduction.

The most complex patterns are found among young women in skilled occupations and with children, the least complex among older male workers. The activity patterns in everyday life are more complex among younger people and people with high social status than among older and people with lower social status.

The time aspects of women's journeys are characterised by high periodicity and a combination of the linear and the cyclical time order systems. Instead of direct travelling to and from work, more women than men combine the journey to work with other errands. First of all this is shopping and bringing children to and from school or kindergarten, compulsive time use related to reproduction. These kinds of journeys are strongly restricted both in time and space.

Use of the urban area, the spatial dimension, is classified into three categories, local orientation (most of the activities are done within the local area), centre orientation (most of the activities are done in the central parts of the city) and outer orientation (most of the activities take place in the outer parts of the city or in the neighbourhood municipalities).

There are significant gender differences in the spatial practice. Women are more locally and centre oriented than men, while men are more outer oriented. One of the reasons for this is that women have less access to private transport and have to rely on local supplies and on public transport.

The place of living within the urban area is also important for the kind of orientation people have. People who live in the central parts of the city is significantly more locally orientated than those who live in other parts. In the central parts there are working places, cultural institutions, and a multitude of service supplies, which make this area more "complete" than other parts of the

city. The urban development, which has resulted in housing areas with restricted choice of paid work, leisure activities and various necessary service supplies, reduce the local orientation. In the southern and south-eastern parts of the city this phenomenon is most significant.

The analysis of the spatial practice shows gender distinctions, which demonstrate differences in access to the urban area as a whole. The outer suburban areas can still be described as feminine, even if the women who live there are not restricted to these areas in their activities as in earlier times. There are, however, significant gender differences when it comes to the use of the local area. Also in the central parts of the city men are more mobile than women are.

An increasing dispersion of work places throughout the urban area and a concentration on road building, result in both a stronger adjustment to and a need for the use of car. At the same time the public transport supply towards the city centre is relatively good, especially from east. The linking of the eastern and western underground systems has also increased the possibilities to travel by public transport. Yet, nearly half the population uses the car for all purposes through the day. The use varies between men and women. Men are more often mono-users of a car than women are, also when the effects of occupational status, area of living, age and family situation are controlled for.

Even if the everyday journeys may be routines, the experience of them differs. One half of the population perceives them as a positive element in their everyday life.

The journeys of everyday life are some sort of a confirmation of a societal activity level. Through their ritual patterns they give an "evidence" of societal belonging. The journeys can be experienced as burdensome or something one does not reflect much about in the most active phase of life. Older people and people with low income like the everyday journeys more than young people and people with a high income. Women and younger people perceive them more often as burdensome than others do. This may be connected to complex travel patterns and time pressure.

The analyses show how important the journeys are to carry out the daily activities and as an activity in itself. For many, the daily travel patterns are simple and uncomplicated. As shown, there is no relation between the complexity of the travel pattern and the use of a car. Foremost the car is used not of necessity but because it is accessible.

Simplified one can talk about a male and a female travel and activity pattern. The female pattern is characterised by local and centre orientation with a great dependence on public transport, while the male activity pattern is more geographically dispersed, characterised by mono-use of the car and of relatively little dependence on public transport.

### **Development of journeys to work in Oslo and Akershus from 1977 to 1990 with an emphasis on change in car use**

Journeys to work of men and women are, among other things, a result of decisions on the housing- and labour markets. In surveys on migration motives the length of the journey to work very seldom is stated as a reason for changing house or place

to live. Still, I find that women in general have shorter work trips than men have, both in 1977 and in 1990. This difference is found in most of the countries where travel surveys have been carried out.

Women's adjustments to the labour market have changed significantly between 1977 and 1990, and so have their journeys to work. There has been an increase in paid work among women, and a greater share is engaged in full-time work. In this period both work places and housing are dispersed. Even if the work places are more dispersed in the urban area the length of the work trip has not been reduced. A smaller share works in the inner parts of the city, among both men and women. The analyses show that women in a less degree than men utilise the urban area when they apply for paid work. They have shorter work trips and they more often work in the area or the municipality where they live. This limitation in choice may reflect a geographical segmentation of the labour market. According to Harvey, less access and restricted use of the urban area will result in a social practice, which also gives fewer possibilities in other areas.

The analyses are mostly concentrated on the use of a car on work trips, and the development of car use over time. In 1977, 20 per cent of the women drove a car to work, in 1990 the amount had increased to 40 per cent. Still men's car use level is higher, 60 per cent.

Men have more often fringe benefits related to car use than women have. This phenomenon has not changed in the period between 1977 and 1990. During this period the price increase has been lower for petrol than for public transport.

Women have more household-related errands connected to the work trips than men have. They bring children to and from school and kindergarten and do the daily shopping. In this period the same distribution of errands is found in the end as in the beginning. For women, pre-school children in the family is an important variable to explain the use of a car on work trips. For men, having children in the family is of no importance for their car use.

Women's use of a car is partly due to other factors than men's use. In addition to care of small children, the work trip length is more important for women than for men. As a conclusion men do not need any legitimacy of their car use, while women still do.

The consequence of the gender differences in the use of transport means is that measures both connected to public transport and car policy have distributive gender effects.

### **Adjustment and allocation of time use and work trips for married couples**

Which factors do married couples take into consideration when they choose home and work places? Do they try to find localisation that reduce time spent on the work trip and increase the possibility for the use of public transport or soft modes? Do they try to allocate time use in such a way that if one of them has long working hours or travelling time, does the other have short working hour or travelling time?

The results of the analyses show that the time use in families is not distributed in this way. The husband's working hours or travel time is independent of those of

his wife's. The working hours of husbands with wives working full-time are just as long as the working hours of men who have wives with part-time work. Men have longer work trips than their wives irrespective of their work trip length.

The most typical situation is that women adjust their working hours and travel time to the present phase in their life cycle. In families with pre-school children it is common for the mothers to have short working hours and short work trips. The results show that children in the family are more important than occupational status for women's working conditions.

Economy is an important factor in this adjustment. In average, men have higher income than women have, and thus his income is most important. The adjustments are done in relation to this fact. The combination of long working hours for the husband with short working hours for the wife is more frequent with increasing income of the husband. The aspects of time and space of married women's adjustments to the labour market of are reflected both in shorter work trips and shorter working hours. Women's considerations such as care of children, lack of transport resources, both car availability, fringe benefits related to car use, and a relatively bad public transport supply in outer parts, restrict their choices on the labour market in the urban area.

The distribution of the transport resources of the family usually follows the traditional gender roles. In families with one car, the man uses the car most of the time. In families with pre-school children the woman's car use is at the same level as his. The interpretation of this is that bringing children to different activities legitimate car use for women, whereas men do not need this legitimacy. Men use a car almost irrespective of the context, especially in the age group between 35 and 45 years. For women the length of the work trip is of importance for her car use. Distance is of no significance for men's car use. This means that women without access to a car have fewer choices on the labour market than women with a car. This is also reflected in the analyses of factors explaining use of public transport. The quality of the public transport supply is not significant for women's use, but for men it is. This means that women use public transport because they have no alternative, men because they have chosen this means of transport.

## **Part IV Conclusion**

### **Trends**

In today's society women's transport modes are more environmentally friendly than men's are. They more often travel by public transport and walk and cycle more than men do. A question is if this is a desired situation for women. If they get better access to cars than they have today, it is most probable that they in a much greater degree will choose the car instead of other modes. Still there is a gap between the genders in car use. If women in the urban region reach the car use level of men, 35.000 more will use the car to work.

Today, women both have less access to a car and fewer fringe benefits related to car use than men have. An urban development based on car use will therefore have different impacts for men and women. A further dispersion of the urban area will result in even greater need for transport. Simultaneous opening hours (for instance kindergartens) and working hours create an increasing time pressure for



those who have to co-ordinate these time schemes. Like the situation is today, this kind of urban development will be less favourable for women than for men.

The urban sprawl, which also characterised the 80's, seems to have changed in the 90's. In many Norwegian big and middle-sized towns and cities the population growth in the periphery and the neighbourhoods is decreased or stabilised. The most noteworthy is a significant increase of inhabitants in the old centres. The trend seems to have turned from a suburbanisation to a start of a reurbanisation. It can be interpreted as a change in preferences related to housing and place of living. The direction of the migration suggests an increased interest in living in central parts of cities and towns, for more urban life styles and ways of life. This is part of an international trend.

Regarding women's choices in daily life, more compact urban structures are favourable. The need for long journeys will be reduced because work, housing and different services are located closer.

Information and communication technology increases the time-space compression. In relation to transport policy and environmental problems one hopes that some of the everyday journeys could be substituted by such technology.

Over a few years, information- and communication technology has come into general use. About 40 per cent have a computer and 10 per cent have a net linkage at home. Information and communication technology in people's home can give a great flexibility in organising and carrying out different everyday activities, but it could also create new limitations. It may imply that the traditional gender divided work tasks can be amplified or changed. If women work on distance with the home as a base, it can easily happen that they take more responsibility for household tasks than men will do in the same situation. On the other hand men who work on distance can get a «bigger room» in the reproductive sphere, and take over more of the household tasks than they do today. Which consequences this technology could have for men's and women's daily travel activities are therefore difficult to say.

### **Further research**

The results in this report show differences in women's and men's everyday life as reflected in the daily travel activities, both travel purposes and length, and transport modes. I also find gender differences in the attitudes towards the transport means and in attitudes towards the time aspects of travelling, but there are also similarities, which tell about changes. The results show for instance that the differences between younger men and women are small.

Further knowledge about different aspects of everyday travel activities is needed. My concentration on gender has shown that traditions, division of labour, both paid and unpaid, and structural conditions have impact on the development of travel patterns for men and women. I have emphasised the study of differences and similarities *between* men and women, but some of the analyses exhibit a picture with more details. There are differences between groups of women (and groups of men) which are related to resources, age, life-cycle, attitudes and

possibilities for choice. To study the change in travel activities these factors are important to take into consideration.

Still there is a lack of knowledge about how dependent various groups in the population are on the car in their everyday life. The analyses in this report indicate that the journeys made by car can be reduced. Some of the journeys are very short (people can walk or cycle instead), for other journeys it is easy to use public transport or other modes, and some trips can be substituted by other forms of communication technology. An important aspect of these possible changes is to understand people's perception of and attitudes towards different modes of transport.

The analyses of the meaning and perception of the everyday journeys provide an understanding of the various aspects of a journey, both as a means and as an activity in itself. Because this issue has gained very little attention, the analyses in this report are a modest start. In the discussion on the possibilities of reducing travel activities to improve the environmental situation, it is important to get more knowledge about the significance of everyday journeys for various groups of the population. If travelling in itself has a value, reduction in one kind of trips, for instance the journeys to work, could result in an increase in other kinds of journeys.

To understand the use of the urban area and the choices different groups of the population do in relation to this, the spatial dimension of the journey is important. The analyses that I have presented show results of decisions already made by individuals and households, and tell nothing about the processes that precede the decisions. Therefore, there is a lack of knowledge about the motives for and the reasons why individuals and households choose housing and places for various activities the way they do.

**Del I**  
**Problemstillinger, data og metode**



# 1. Hverdagslivets reiser - innledning og problemstillinger

## 1.1 Innledning og problemstilling

Står du på Ringveien i Oslo og venter på bussen tidlig en morgen og ser bilene snegle seg forbi, oppdager du at i de aller fleste bilene sitter det bare én, og som regel en mann. Han er på vei til jobben med matpakken sin. Fordi bussen forsinkes av bilene i morgenrushet, har du god tid til å studere dette fenomenet og begynner å samle inn data mer systematisk. Etter å ha telt biler og registrert sjåførens kjønn en stund, erkjenner du at bildet ikke er så enkelt og entydig. Det fins biler med passasjerer og det fins kvinnelige sjåførere. Men etter å ha studert morgentrafikken flere dager på rad, begynner det å etablere seg et mønster. Dette mønsteret viser, slik som førsteinntrykket var, at det er flere menn enn kvinner som kjører bil. Der det er to personer av ulikt kjønn som kjører sammen, er mannen oftest sjåfør. Når kvinner kjører, er det oftere passasjerer med i bilen, og i en del tilfeller er passasjerer et barn.

Når bussen kommer, og du klemmer deg inn på en ståplass i midtgangen, etter å ha vist månedskortet ditt, befinner du deg blant et kvinneflertall. På bussen er mennene i mindretall. Du oppdager også at blant de få mennene som kommer på bussen, er det enkelte som verken har månedskort eller klippekort, men forlanger i stedet enkeltbillett. Flatt batteri eller bilen på verksted, tenker du, og irriterer deg over den ekstra tiden det tar med billett kjøp og pengeveksling. At ikke folk i det minste kan skaffe seg klippekort!

På hjemveien gjentar omtrent det samme seg. Forskjellen er at en del av kvinnene har med seg bæreposer med matvarer på bussen og noen har også grinete småbarn på fanget.

Denne hverdagslivsbeskrivelsen av noe så trivielt som arbeidsreisen gir inntak til å undersøke viktige forskjeller mellom kvinner og menn, som vil være knyttet til deres posisjon både på arbeidsmarkedet og i husholdet. Beskrivelsen gir glimtvisse bilder av fordelingen av transportressurser og husholdningsmessige oppgaver mellom kvinner og menn, som viser klare forskjeller gjennom arbeidsreisen.

Hverdagslivets reiser i en storby består av mer enn bare arbeidsreiser. Det fins reiser knyttet til innkjøp, fritid og underholdning, besøk og oppdrag i forbindelse med jobben. Gir beskrivelsen over også et riktig bilde av de andre reisene som kvinner og menn foretar seg gjennom dagen? Hvordan foregår de andre av hverdagslivets reiser, hvordan arter de seg for kvinner og menn og hvilken praktisk betydning har de i deres hverdagsliv?

I løpet av en gjennomsnittlig dag har en person over 13 år gjennomført i overkant av tre reiser for å komme på skole, arbeid, følge barn i barnehage, gjøre innkjøp osv (Vibe 1993a). Til sammen utgjør de forskjellige reisene en strekning på ca 35 km. Mesteparten av dem foregår med motoriserte transportmidler, og det brukes omtrent en time på disse reisene hver dag. Hverdagslivets reiser viser den romlige og tidsmessige organiseringen av viktige deler av det daglige liv. De binder aktiviteter sammen og uttrykker samspillet mellom kvinners og menns forutsetninger og behov for å reise og de samfunnsmessige betingelsene for å kunne gjennomføre de daglige aktivitetene.

Det karakteristiske ved det moderne bysamfunn er bevegelsen, det hektiske liv og mobiliteten (Berman 1990, Lash og Urry 1994). Utviklingen av den moderne by fra midten av forrige århundre og fram til i dag har vært sterkt preget av utbygging av transporttiltak for å øke bevegeligheten. Industriproduksjonen forutsatte et transportapparat både for omsetting av varene på ulike markeder og tilveiebringelse av råvarer til selve produksjonen. Transportselskaper, og etter hvert bilindustrien, sto også sterkt bak utbyggingen av den transportmessige infrastrukturen (Tengström 1991, Freund og Martin 1993, Flink 1975).<sup>1</sup>

Utbygging av det kollektive transporttilbudet var også en del av det moderne prosjekt. Atskillelsen mellom bolig og arbeid nødvendiggjorde en eller annen form for transport, og den teknologiske utviklingen, blant annet alminneliggjøringen av elektrisiteten, betydde en ganske rask utbygging av banesystemer i mange storbyer fra århundreskiftet og framover.

Å reise er dermed en del av det moderne liv (Urry 1991). Det å være på farten gir inntrykk av å være virksom og aktiv. Å kunne reise hvor og når en vil assosieres med frihet. Frihet i tanke, handling og bevegelse anses for å være basale rettigheter i demokratiske samfunn. Selv om hverdagslivets reiser er rutinisert sett i forhold til feriereiser, oppdagelsesreiser osv, vil det også i disse være elementer av opplevelse og spenning, både i positiv og negativ retning. Å reise er en forutsetning for å kunne delta i det moderne samfunnsliv. Den som forblir værende på samme sted har relativt begrensede handlingsmuligheter, selv om det selvsagt er fullt mulig å kommunisere med omverdenen på mange forskjellige måter, både skriftlig, muntlig og elektronisk. Denne muligheten er økende, og man snakker om at verden stadig blir mindre. David Harvey bruker begrepet *time-space compression* for å beskrive dette fenomenet (Harvey 1989). Elektroniske hjelpemidler overvinner både tid og rom. Raske transportmidler kan bringe oss over lange distanser på kort tid.

Selv om verden er blitt "mindre", har det moderne samfunn, og især de større byregionene, en fysisk struktur som "tvinger" befolkningen til å reise<sup>2</sup>. Det karakteristiske for dagens storbyer, inkludert Oslo, er stor spredning av boliger, arbeidsplasser og ulike typer service. Denne utviklingen har pågått over flere tiår, og de sentrale byområder har dermed fått mindre betydning både som bo- og arbeidsplassområder. På midten av 70-tallet ble denne mer eller mindre kontrollerte byveksten i USA betegnet *urban sprawl* (Gottdiener 1977). Det har også skjedd endringer i næringsstrukturen, med nedgang i industriell masseproduksjon i de vestlige europeiske byene (og i Oslo), mens tjenesteyting og servicenæringer har vokst.

De aller fleste av byenes innbyggere arbeider et annet sted enn der de bor, og funksjoner som tidligere var lokalisert til boligen eller hjemmesfæren er spredt over et stort geografisk område. Koordineringen av tid og rom som trengs for å gjøre de nødvendige daglige gjøremål er mer kompleks nå enn den var tidligere. Dette krever utstrakt reising.

Høy yrkesaktivitet blant kvinner betyr at barn også må reise. Barn må følges til barnehage, dagmamma og fritidshjem. Fordi så mange kjører bil, er biltrafikk en trussel for barn i nærmiljøet<sup>3</sup>. Nærmiljøet er ikke lenger storbybarns naturlige aktivitetsområde, dels fordi trafikken gjør det vanskelig og dels fordi barn har spesialiserte og organiserte fritidsaktiviteter. Det siste skaper nye reiser, fordi barns fritid organiseres og legges til steder som krever transport av ett eller annet slag.

Antall reiser i forbindelse med innkjøp og shopping har økt fra 1985 til 1991 (Vibe og Hjorthol 1993). Etableringen av kjøpesentre i og omkring byområdene har ikke resultert i en nedgang i antall handlereiser. Det er kanskje snarere slik at disse reisene har fått et annet innhold. Å dra på handletur er ikke bare det å gjøre innkjøp (Lavik og Stø 1992). Kjøpesentrene legger opp til et "totalkonsept" der underholdningsaspektet er et viktig element. Innkjøp og handleturer nærmer seg dermed området for fritidsaktiviteter.

Selv om hjemmeunderholdningen er intensivert i form av enda mer fjernsynsseing enn tidligere (SSB 1992a), har fritidsreisene som foregår på hverdagene økt i løpet av 80-tallet (Vibe og Hjorthol 1993). Fritidsreiser er antakelig de mest valgfrie reisene, og økningen viser den betydningen fritid tillegges. Da restriksjonen på import av privatbiler ble opphevet i 1960, var det fritidsformål og ikke arbeidsreiser bilen ble brukt til (Vibe og Hjorthol 1993, Østby 1995). Søndagstur med bil og campingferier kjennetegnet 60-tallets fritids- og feriemønster.

En økning i den jevne befolknings levekår har resultert i økt velferd. I velferdsaspektet ligger en oppfatning om at "alle" har krav på å kunne bevege seg, at det er betingelsen for å kunne eksistere i et moderne bysamfunn og i samfunnet generelt. Dette kommer også klart til uttrykk i offentlig transportpolitikk (Samferdselsdepartementet 1989). Den generelle velferdsøkningen har ført til en kraftig økning i bilhold. I 1950 fantes det 20 personbiler pr 1000 innbyggere, i 1970 180, og i 1993 var antallet 380 pr 1000 (Rideng 1994). I 1950 sto bilen for 22 prosent av persontransportarbeidet målt i passasjerkilometer. I 1993 var andelen 78 prosent. Bilen setter et synlig preg på byens hverdagsliv og legger både romlige og tidsmessige føringer på organiseringen av de daglige gjøremål i bysamfunnet. I motsetning til på landsbygda og i småbyer vil en i storbyen ha flere alternative reisemåter. I tillegg til at reisen kan foregå til fots, på sykkel eller med bil, har en i varierende grad muligheten til å bruke kollektive transportmidler på de fleste daglige reiser<sup>4</sup>. På tross av dette er bilbruk blitt mer og mer vanlig. Av alle reiser foretatt av bosatte i Oslo og Akershus, som hadde Oslo som reisemål i 1990, foregikk nesten 60 prosent med bil (Lunden m fl 1994). En god del av disse reisene var såpass korte at de like gjerne kunne vært gjort til fots eller på sykkel (ca 20 prosent av alle bilreiser er kortere enn 2 km). I andre tilfeller betyr bilbruk at en må stå i kø, der kollektivtransport kjører parallelt og bruker kortere tid. Det er ikke alltid bil er et rasjonelt transportmiddelvalg ut fra motivet om å spare tid.

Endringer i livsstil og levekår skaper dermed nye forutsetninger for organisering av folks hverdagsliv hvor de daglige reisene har en sentral plass.

En av de viktigste endringene som har betydning for hverdagslivets organisering, er kvinners økte yrkesaktivitet. Når en stor andel av gifte/samboende kvinner har lønnsarbeid, vil spørsmål om fordeling av husholds- og omsorgsoppgaver mellom ektefeller og allokering av ressurser innenfor familien være sentrale, både ut fra et individuelt og samfunnsmessig perspektiv. På individuelt nivå er spørsmålet om likestilling aktuelt. På samfunnsmessig nivå er aggregatet av individuelle beslutninger viktig som premissgiver for samfunnsplanlegging, det være seg transport- eller arealplanlegging. I forhold til hverdagslivets reiser er økningen i kvinners yrkesaktivitet særlig interessant, fordi det stiller spørsmål om både hvordan de daglige reiseformål fordeler seg mellom kvinner og menn og hvordan fordelingen av husholdenes transportressurser skjer. Det reiser også spørsmålet om hvordan de samfunnsmessige betingelsene er for henholdsvis kvinners og menns reiser.

Tilgang til bil er ulikt fordelt i befolkningen, noe som kan bety forskjellig tilgjengelighet til ulike deler av byen. Den spredte fysiske strukturen stiller store krav til transport for eksempel å nyttiggjøre seg det geografiske arbeidsmarkedet.

Harveys begrep, *time-space compression*, som blant annet innebærer å kunne bevege seg raskt i tid og rom, vil ikke kunne oppleves likt for alle sosiale grupper, fordi mobilitet og tilgjengelighet vil variere (Massey 1994a). Verden er ikke like liten for alle. Forskjeller mellom sosiale grupper kan være store når det gjelder muligheten til å bruke byen. Det er ikke bare et spørsmål om fordeling av transportressursene, som gir noen bedre valgmuligheter og kontroll over situasjonen enn andre. Forskjell i reisemål og reisemåter kan også være med på å svekke noen gruppers tilgjengelighet og mobilitet. Ved å bruke bil øker man sin personlige mobilitet, men reduserer både den sosiale rasjonalen og det finansielle grunnlaget for det kollektive transporttilbudet. Det betyr en potensiell reduksjon av mobiliteten for dem som er avhengige av kollektivtilbudet. Når man reiser for å handle på kjøpesentrene som ligger utenfor byen, utilgjengelig med kollektive transportmidler, undergraves eksistensberettigelsen for nærbutikkene. Den generelle bilavhengigheten øker, og valgmulighetene for dem som ikke har bil reduseres.

Den fysiske strukturen som konstituerer byens materielle rom danner basis og ramme for sosial aktivitet. Det sosiale liv foregår i samspill med de materielle strukturene, og det skjer en gjensidig vekselvirkning mellom det materielle og det sosiale. Reisen foregår innenfor både en sosial og en materiell kontekst. Tilgangen til transportmidler er med på å påvirke hva slags daglige aktiviteter som er mulig. Den som har god tilgang til transport, vil også lettere kunne velge hvor vedkommende vil utføre ulike aktiviteter, på hvilket tidspunkt og hvor lenge. Andres handlinger vil påvirke egne muligheter, både det som skjer internt i et hushold og aggregert ved at noen sosiale gruppers handlinger legger premisser for andres. Tidsmessige ressurser vil også gi større handlingsmuligheter og handlingsrom.



Denne drøftingen viser at hverdagslivets reiser gjenspeiler noen av de romlige og tidsmessige aspekter ved de daglige aktivitetene. De reflekterer både de enkelte typer av aktiviteter, for ulike grupper i befolkningen og relasjoner mellom befolkningsgrupper. Det betyr at det er nærliggende å anta at det mellom noen typer av reiser vil det være nære koplinger, mens det mellom andre ikke vil være noen sammenheng. Det betyr også at den romlige og tidsmessige organiseringen av reiser for noen grupper vil legge føringer på hvordan reisene kan organiseres for andre. Reisene gjenspeiler også fordeling av transportmidlene. De blir redskapene for å bevege seg i rommet og for å “komprimere” tiden. Hvordan fordelingen skjer mellom typer av reiser og mellom ulike sosiale grupper av befolkningen, får avgjørende betydning for hvor og når kvinner og menn kan gjøre sine aktiviteter i byområdet.

Rom, tid og transportmidler er dermed tre viktige dimensjoner ved de daglige reisene, og vil derfor være de mest sentrale begrepene i denne avhandlingen. Avhandlingen har et tosidig formål, og problemstillingen kan formuleres i to hovedspørsmål:

1. *Har rom, tid og transportmidler kjønnsmessige aspekter som det er viktig å være klar over for forståelsen av hverdagslivets reiser?*

Denne delen av avhandlingen vil i hovedsak bestå av en teoretisk drøfting, der formålet både er å øke forståelsen av relasjonen mellom kjønn og de tre dimensjonene, og å trekke fram begreper som kan brukes i den empiriske analysen av de daglige reisene.

2. *Hva er det som skiller kvinners og menns daglige reiser når de relateres til rom, tid og transportmidler?*

Denne delen av avhandlingen består av empiriske analyser av ulike sider ved hverdagslivets reiser basert på data fra Osloregionen.

## 1.2 Reisens komponenter

### 1.2.1 Reisen som mål og middel

All menneskelig aktivitet foregår i tid og rom, men *begrepene* tid og rom har i liten grad vært en del av sosiologiske teorier. Tid og rom har først og fremst blitt betraktet som omgivelsesfaktorer som handling skjer innenfor (Giddens 1979). Betrakter vi en reise, er nettopp tid og rom de viktige dimensjonene.

En reise er en overgang fra én tilstand til en annen, der måten man reiser på bidrar til den enkeltes opplevelse av reisen og de andres karakterisering av den. Denne overgangen betyr at man beveger seg fra ett sted til et annet i rommet i løpet av en viss tidsperiode. Den fysiske bevegelsen kan foregå ved hjelp av egne krefter, til fots eller på sykkel, eller ved hjelp av et transportmiddel trukket av andre (mennesker eller dyr) eller drevet av en eller annen form for drivstoff. Transportmåten er dermed reisens tredje dimensjon.

En reise har vanligvis en hensikt som er noe mer enn bare det å bevege seg. Vi reiser som oftest for å tilfredsstille andre behov. Det kan være for å arbeide, besøke noen, gjøre innkjøp eller gå på kino. Feriereiser kan i noen utstrekning betraktes som et mål i seg selv, men også her er det ofte andre behov som skal

tilfredsstilles, som ønsket om å oppleve noe nytt, se vakker natur, føle spenning osv. Våre dagligdagse reiser har i all hovedsak en mer prosaisk eller praktisk hensikt, de er som regel formålsrettet mot de aktiviteter og gjøremål som hverdagslivet består av. Reisen blir derfor ofte framstilt som midlet til å tilfredsstille behov på forskjellige områder - og er dermed ikke noe mål eller behov i seg selv (Vibe 1993a, Stangeby 1987).

Men reisen er noe mer enn bare et middel. Å reise er å være underveis, omgivelsene forandres hele tiden. Man passerer noe eller noen, og måten dette skjer på, hvordan den reisende "viser seg fram" enten ved sine klær dersom hun eller han går eller ved hjelp av det transportmidlet som brukes, kan ha betydning for både den som passerer og den passerende. Gjennom reisen uttrykker man noe om seg selv. Måten man reiser på kan være grunnlag for andres tolkning av en selv, både gjennom valg av transportmiddel og "stil". Kjente stereotyper som "kvinnfolk bak rattet" og "mann med hatt" er fremdeles med på å danne basis for slike tolkninger (Bjørnskau 1993). Bilens og bilmerkens ulike symbolbetydning har vært gjenstand for forskning. Oppfatninger om de ulike transportmidlene kan også bety at reisen får forskjellig meningsinnhold etter hvilken reisemåte en velger (Berge og Nondal 1994).

En reise kan oppleves både positivt og negativt. Selv om reisen er et middel til å oppnå andre mål, vil det ikke dermed si at den er en ulempe. En reise kan oppleves både lyst- og ulystbetont. Å reise kan bety at man kommer bort fra en ubehagelig situasjon. Det kan være krav som blir stilt som en har liten lyst til å imøtekomme. Reisen blir dermed en behagelig flukt, som i øyeblikket kan oppleves positivt. Hvor lang tid denne reisen tar blir dermed av underordnet betydning. Å reise til noe en gleder seg til kan også gjøre reisen til en positiv opplevelse. I dette tilfellet vil vedkommende antakelig ønske at reisetiden er kortest mulig. Å kjøre sin nye bil kan gi en opplevelse av glede og mestring, som betyr at tidssparing ikke er viktig.

Videre i dette avsnittet skal jeg kort presentere de tre dimensjonene ved reisen. Den teoretiske drøftingen vil bli gjort i kapitlene 3 (rom), 4 (tid) og 5 (transportmidler).

### 1.2.2 Den romlige dimensjon

For analytiske formål er det nyttig å dekomponere reisen. Reisens tre hoveddimensjoner er, som jeg har nevnt over, rom, tid og transportmåte. Som jeg også har nevnt, har de fleste reiser et formål. Reisene er dermed et middel til å binde sammen ulike samfunnsmessige aktiviteter i rommet.

Rommet kan betraktes som det materielle, som tingene og deres plassering i det fysiske rom, for eksempel hvordan boligene er lokalisert i forhold til arbeidsplasser, og boligområdenes sosiale karakter. Rom kan også betraktes som avstand, her kan en snakke om både fysisk, sosial og opplevd avstand (Tonboe 1993:365).

Den geografiske avstanden mellom bosted, dersom det er startpunkt, og målpunkt, det være seg arbeidsplass, skole, butikk el, må ses i sammenheng med byutviklingen, forholdet mellom produksjon og reproduksjon, de lokaliseringsvalg som er gjort og de barrierer og muligheter de skaper for ulike befolkningsgrupper.

I byområdene har det skjedd en stadig større spredning av boligbebyggelse. Flere av nabokommunene til Oslo har underskudd på arbeidsplasser i forhold til yrkesbefolkningen, mens det i Oslo er omvendt. Konsumorientert fritid og fritidsorientert konsum har ført til lengre reiser. Utbyggingen av kjøpesentre i de perifere deler av byene, med dertil nedlegging av nærbutikker, betyr at flere bruker bil til dagligvareinnkjøp. Individualiseringen og spesialiseringen av fritidsaktiviteter, både blant voksne og barn, har også ført med seg lengre reiseavstander, noe som i tillegg er muliggjort ved at de aller fleste husholdninger har bil. Utviklingen av kvinners deltakelse på lønnsarbeidsmarkedet betyr også at det er færre muligheter for familiene å tilpasse bolig til arbeidsplasser. Det karakteristiske for reiseavstandene i storbyområdene er at de har økt over tid.

Rommets sosiale dimensjon kommer til uttrykk på flere måter. Den gir seg til kjenne i hvor de ulike funksjonene er lokalisert, i hvilke områder som bebos eller brukes av hvilke grupper blant bybefolkningen, og i de materielle forholdenes symbolske mening. Rommet har også en historie som kan være med på å muliggjøre en type handlinger, men vanskeliggjøre andre.

### **1.2.3 Den tidsmessige dimensjon**

Reisens tidsmessige dimensjon består av tre hovedelementer; reisens varighet, tidspunkt for reisen og om den er kontinuerlig eller oppbrutt. Tidsbruk på reisen er et viktig element, fordi det forteller om hvor mye som brukes på denne aktiviteten i løpet av en dag eller et døgn. Når reisen foregår i løpet av døgnet, er en annen side av denne dimensjonen. Om reisen foregår tidsmessig uavbrutt, eller om den splittes opp i tidsintervaller med ulikt innhold er ytterligere et element i denne dimensjonen, som indikerer både tidsmessig og romlig bundethet.

Tiden brukt på reisen er naturlig nok avhengig av geografisk avstand mellom start- og målpunkt. På reiser hvor det brukes et kjøretøy deles reisetiden ofte inn i ventetid, gangtid og kjøretid. Ved siden av avstand er bruk av transportmidler, trafikksituasjonen, type områder man kjører i og hvilke typer faste gjøremål man har underveis, også av stor betydning for tidsbruk.

Man er vant til å stykke opp tiden i døgn, timer og minutter, som kan sidestilles og sammenliknes, men tiden har også et sosialt aspekt. Vi kjenner fra vår egen hverdag at ikke all tid er likeverdig eller har samme betydning. Tidsintervallets plassering i døgnet har stor betydning for hvilke måter det kan brukes på. Arbeidsdagens lengde er regulert, butikker og restauranter har faste åpnings- og lukningstider, selv om disse er blitt betydelig utvidet det siste tiåret. Kinoer, teatre o l har stort sett forestillinger begrenset til kveldstiden. To timer til disposisjon en formiddag har et annet potensielt bruksområde enn to timer en ettermiddag. En annen side ved tiden som gjør det vanskelig å sidestille to like tidsintervaller, er den innholdsmessige kvaliteten ved bruken av den. En times uforstyrret arbeid gir ofte bedre resultat enn fire med avbrytelser.

Vi snakker også om å nytte tiden best mulig. Heri ligger tanken om tid som en knapp ressurs. Uttrykket kan knyttes til ren økonomisering av tid - å få gjort mest mulig innenfor en fast tidsramme.

Fenomenet tid, og tid brukt som mål på ulike former for sosialt liv, er altså langt fra entydig. Likevel har tidsbruks- eller tidsnyttingsundersøkelser fått relativt stort omfang, i Norge med SSBs tre landsomfattende undersøkelser i 1971/72, 1980/81 og 1990/91. Tidsnyttingsstudier gir blant annet et grunnlag for å si noe om hvilke bindinger og muligheter som ligger i individets tidsbruk. Når det gjelder arbeidsreisen og tid brukt på den, kan en kople tidsbruk på dette området til tidsbruk til andre formål, for eksempel til oppgaver og forpliktelser i husholdet. Tid som brukes eller som kan brukes på arbeidsreiser vil dermed kunne inngå som et mer eller mindre viktig premiss for valg av arbeidssted eller bolig. Det avhenger av hvilke bindinger eller forpliktelser ulike grupper av mennesker har på de forskjellige aktivitetsområdene, for eksempel innenfor husholdet.

#### **1.2.4 Transportmidler**

Bruk eller muligheten til bruk av transportmidler kan ses som et resultat av et samspill mellom strukturelle forhold, personlige ressurser og preferanser. Spørsmålet er altså hvilke transporttilbud som fins, og hvilke muligheter og ønsker den enkelte har for å dra nytte av det.

Tilgangen på transportmidler er ulikt fordelt i befolkningen. Både bosted, sosioøkonomisk status og kjønn er kjennetegn som er med på å bestemme tilgang til transport (Vibe 1993). Tilgang på og bruk av bil er også med på å betinge aktivitetsmulighetene, og denne tilgangen er ulikt fordelt både regionalt og mellom kjønn (Hjorthol 1990a og 1990b).

Bruk av transportmiddel har ikke bare med fysisk og praktisk tilgjengelighet å gjøre. Den har også sammenheng med kunnskap om det transporttilbudet som fins. I tillegg kommer ens holdning til og opplevelse av transportmidlene. Ulike måter å reise på kan gi signal om forskjeller i livsstil (Berge og Nondal 1994). Som materielt objekt vil transportmidlene kunne ha ulik symbolverdi. Transportmidler er ikke bare nyttige redskaper, men også bærere av sosial mening.

### **1.3 Relasjoner mellom kjønn**

Fra en gjennomsnittsbetraktning er det tre forskjeller på kvinner og menn som angår deres daglige aktiviteter både i en romlig og tidsmessig sammenheng, og som dermed påvirker deres reiser. Dette gjelder forholdet til produksjon, reproduksjon og konsum. Når det gjelder produksjon, har færre kvinner enn menn lønnsarbeid, de er overrepresentert i omsorgsykker og i lavt betalte kontorjobber (Kjeldstad og Lyngstad 1993). De har også lavere gjennomsnittsinntekt, kortere gjennomsnittlig arbeidstid og færre frynsegoder knyttet til arbeidssituasjonen enn menn (Kjeldstad og Lyngstad 1993, Hjorthol 1990a). Når det gjelder reproduksjon, har kvinner i større utstrekning enn menn ulønnet arbeid i hjemmet ved siden av å være i lønnet produksjon (Haraldsen og Kitterød 1992). De bruker

mer av sin tid til felles oppgaver for husholdet. Den tredje forskjellen er at kvinner også har hovedansvar for innkjøp av mat og andre nødvendigheter for familien (Lavik 1979). På den måten blir de familiens konsumrepresentanter eller primærkonsumenter.

Disse tre forholdene har romlig og tidsmessig betydning for kvinners og menns hverdagsliv. Når det gjelder produksjon, er forholdet knyttet til lokalisering av arbeidsplasser, hvor ulike typer er arbeidsplasser ligger, forholdet til boliger og tilgjengeligheten mellom boligområder og arbeidsplassområder. Har kvinners arbeidsplasser en annen lokalisering enn menns fordi de har andre typer jobber, og hvordan er disse arbeidsplassene lokalisert i forhold til byens hovedstrukturer med hensyn til bolig- og arbeidsplassområder?

Tidsaspektet ved de romlige strukturene blander seg også inn ved at kvinner har andre arbeidstider enn menn. De har både oftere turnusordninger, kortere arbeidstid og oftere arbeid på ubekvemme tidspunkter enn menn (SSB 1992a). De materielle betingelsene kan endre seg over dagen (og døgnet), slik at kvinners og menns ulike arbeidstidsordninger dermed også har romlig betydning. Dette skjer på to måter. For det første helt konkret ved at det kollektive transporttilbudet varierer over døgnet og er best i rushtiden og som regel dårligst om kvelden. Om natten er det så godt som ikke eksisterende, med unntak av nattbusser og -trikker i helgene. Fordi kvinner og menn har en ulik ressurstilgang, blant annet med hensyn til tilgang på transport, vil dette kunne være med på å "betinge" rommet. For kvinner vil rommet i form av avstand dermed kunne bli en større barriere for deltakelse på arbeidsmarkedet enn for menn.

Når det gjelder de romlige konsekvensen av kvinners og menns ulike forhold til reproduksjon, er dette først og fremst knyttet til bolig og nærmiljø. Kvinner tilbringer mer tid både i boligen og i nærmiljøet enn det menn gjør (Wårum 1987). I og med at kvinner også har det største ansvaret for barn i familien, har lokalisering av barnehager m v større betydning for kvinner enn det har for menn. Kvinners husholdsoppgaver binder dem også i større grad til boligen, både tidsmessig og romlig. Stilles det krav om å være tilgjengelig (nær eller i hjemmet), kan det begrense hennes "aksjonsradius".

Konsum er en del av de reproduktive forholdene, og dagligvareinnkjøp og andre nødvendige serviceærend for husholdet en viktig del av hverdaglivskonsumet. Lokalisering av dagligvarebutikker, offentlige og private servicekontorer m v, både i forhold til boligområder og arbeidsplasskonsentrasjoner, blir et spørsmål om tilgjengelighet.

Utvikling i lokalisering av boliger, arbeidsplasser og service i byområdet og endringer i kvinners og menns forhold til produksjon og reproduksjon (innbefattet konsum) vil være sentralt for å forstå endringer i hverdagslivets organisering og dermed i hverdagslivets reiser.

## 1.4 Kort om studier av hverdagslivets reiser

Studier og analyser av befolkningens reiser har i hovedsak vært preget av kvantitative tilnærminger og har hatt økonomiske valghandlingsteorier som utgangspunkt. Golob og Golob (1983) gjennomgikk nærmere 400 referanser om reisevanestudier fra midten av 70-tallet og framover. Ut fra denne litteraturstudien grupperte de studiene i fem primært tilnærminger; valghandlingsmodeller, holdninger, segmentering, eksperiment og aktiviteter.

*Handlingsvalgtilnærmingen* omfatter først og fremst modeller for individuelle valg, oftest av transportmidler. Tilnærmingen er i hovedsak basert på forutsetninger om nyttemaksimering som grunnlag for de valg som gjøres. Det er også gjennomført undersøkelser der det er trukket inn andre faktorer enn tid og kostnader (de konvensjonelle nyttemaksimeringsvariablene), for eksempel vaner, psykologiske komponenter osv. Hensikten med denne tilnærmingen er kvantitativt å generalisere de reisendes etterspørsel etter transport og valg av reisemåte under ulike betingelser, særlig i forhold til pris og tidsbruk.

*Holdningsundersøkelser* fokuserer på subjektive variable, slik som oppfatninger, preferanser, evalueringer og persepsjon. Disse variablene ses ofte i forhold til aktiviteter og i forhold til ulike befolkningskategorier (segmenter). Holdningsundersøkelser i forhold til valghandlingsmodeller har blitt brukt svært mye de senere årene i form av *stated preference*-studier for å undersøke folks valg av transportmiddel eller hvilke faktorer som er viktigst ved ulike reisemåter (Norheim og Hanssen 1990). Problemet med holdningsundersøkelsene innenfor transportforskningen er, ifølge Golob og Golob, mangelen på felles definisjoner av begrepene og en felles teoretisk basis.

*Segmenteringstilnærmingen* refererer til enhver systematisk klassifikasjon av befolkningen som er relevant i forhold til reiseatferd og verdier knyttet til det å reise. Dette gjøres både i forhold til aktiviteter, holdninger og valg handlinger. Innenfor konsument- og markedsanalyser har tilnærmingen for eksempel blitt benyttet til å finne fram til markedssegmenter for ulike typer transporttilbud. Den har blitt brukt til en stor mengde analyser av trafikkpolitiske tiltak, som for eksempel virkninger av økte billettpriser på kollektivtransporten, tiltak for bedring av sykkelbruk og testing av alternative transport-scenarier. Analyser av fordelingsvirkninger har også tatt utgangspunkt i segmenteringstilnærmingen.

Den *eksperimentelle* tilnærmingen, slik Golob og Golob har klassifisert den, spenner over et vidt spekter av undersøkelser. De eksperimentelle design er knyttet til målinger både av holdninger, til ulike befolkningssegmenter og til valg av handlinger ved forskjellige typer tiltak. Hovedhensikten med tilnærmingen er å evaluere virkninger av tiltak ved simulering under mest mulig kontrollerte betingelser.

*Aktivitetstilnærmingen* kom som en reaksjon på de rene reisemodellene der reisen i seg selv ble betraktet som hovedaktivitet. Studiene under denne hovedoverskriften varierer mye. Felles er at de tar utgangspunkt i det folk gjør, i aktivitetene, både i hjemmet og utenfor. Fordelen med denne tilnærmingen er at den forsøker å se reisene i lys av de aktiviteter som gjøres og i forhold til de temporære og spatiale begrensningene som fins i forhold til folks valgmuligheter.

Dermed blir det også enklere å forstå valg av transportmiddel på en reise når en har oversikt over personens hele aktivitetsmønster. Det mest ambisiøse mål noen av disse studiene har, er å forstå det som har blitt betegnet som kompleks reiseatferd. Det krever en forståelse ikke bare av individuell atferd eller handling, men også av interaksjonen som foregår i husholdet. Tilnærmingen har vært brukt til å forklare og eventuelt predikere virkninger på reisemønstre av ulike tiltak.

Nyere skandinaviske og andre europeiske undersøkelser og analyser av de daglige reisene har i stor utstrekning holdt seg innenfor handlingsvalgstilnærmingen (Algers og Widlert 1992a, 1992b, Tretvik 1989, Ramjerdi 1995). Analyser av handlingsvalg er for det meste basert på økonometriske modeller for transportmiddelvalg. Det har også blitt gjort en rekke empiriske analyser av reisevaneundersøkelser, der hovedvekten har blitt lagt på beskrivelse av utvikling i reiser over tid eller forskjeller i reisevaner mellom ulike sosiale grupper (Gundersen og Houg 1982, Erlandsen 1995, Vibe og Hjorthol 1993, Vibe 1993a, Vilhelmson 1985, 1990, Salomon m fl 1993). Min avhandling kan ses i forlengelsen av disse sistnevnte arbeidene, men med en større vekt på helheten i aktivitetene og på de teoretiske aspektene ved hverdagslivets reiser.

## **1.5 Avgrensning og disponering**

For å belyse problemstillingene, har jeg gjort en del avgrensninger. Siden det er hverdagslivet jeg er opptatt av, vil jeg avgrense analysene og diskusjonene til å gjelde de daglige reisene; helgereiser, feriereiser og andre lange reiser vil bli holdt utenom.

Jeg vil heller ikke gå i detalj når det gjelder alle typer reiser, men gi en avgrenset totaloversikt og gå nærmere inn på reiser knyttet til lønnsarbeid. Arbeidsreiser er sentrale både for den enkelte og for samfunnet totalt. Arbeidsreisen forteller om tilpasninger mellom bolig og arbeid, og denne tilpasningen legger sterke føringer på andre aktiviteter som også gjennomføres i løpet av en dag. Når lokalisering av bolig og arbeidsplass er gitt, vil mulighetsområdet og reiserutene for ærend som knyttes til arbeidsreisen også være gitt. Tiden som brukes på arbeidsreisen og når den foregår, har også betydning for den enkeltes bruk av tid til andre aktiviteter. Når jeg analyserer ektefellers/samboeres tilpasninger av arbeidsplasser i forhold til hverandre, forteller dette noe om hvilke hensyn som avveies når slike valg gjøres.

På samfunnsmessig nivå er arbeidsreiser viktige, fordi de er konsentrert både i tid og rom, samtidig som de gjentas fra dag til dag. Konsentrasjonen betyr en sterk belastning både på vegnettet og kollektivsystemet. Arbeidsreisene er dermed dimensjonerende for kapasiteten i begge systemer. Arbeidsreisenes forutsigbarhet skaper grunnlag for planlegging. Kunnskap om og forståelsen av de valg som gjøres i forbindelse med arbeidsreisen er derfor viktig med tanke på tilrettelegging for mindre bilbruk og mer kollektivbruk og i forbindelse med areal- og lokaliseringspolitikken.

Jeg avgrensar analyser og diskusjon til Oslo og dels til Oslo/Akershus (ved analyser av arbeidsreiser). Begrunnelsen for å velge en by er både fordi mesteparten av befolkningen i Norge bor i byer (ca to tredjedeler) og fordi det er i byene, og især de større byene, at trafikk- og lokale miljøproblemer har et stort omfang. Det er her kollektive reisemåter er et reelt alternativ til bil.

Avhandlingens empiriske analyser baserer seg på ulike undersøkelser. De viktigste er tre reisevaneundersøkelser fra Oslo/Akershus for årene 1977, 1984/85 og 1990/91. Dernest brukes det data fra en holdningsundersøkelse om bil og kollektivtransport, som ble gjennomført i 1993. Videre benytter jeg resultatene fra en dybdeundersøkelse om bilens betydning for dagliglivets organisering, der kvantitative og kvalitative data ble koplet (Hjorthol m fl 1990). Det vil også bli brukt resultater fra den landsomfattende reisevaneundersøkelsen fra 1991/92 og fra en før-/etterundersøkelse som ble gjort i forbindelse med innføring av bompengeringen i Oslo. De viktigste undersøkelsene og datas holdbarhet er omtalt i kapittel 2.

Den teoretiske delen består av kapitlene 3, 4 og 5. Kapittel 3 omfatter den teoretiske drøftingen av den romlige dimensjonen og forholdet mellom kjønn, produksjon og reproduksjon. I kapittel 4 drøfter jeg ulike forståelser av tidsbegrepet og viser ulikheter i tidsbruk og tidsoppfatninger blant kvinner og menn. I kapittel 5 ser jeg nærmere på transportmidlene som redskaper og kulturelle objekter, og viser forskjeller i kvinner og menns holdninger til og bruk av bil og kollektive transportmåter.

Kapittel 6 innleder den empiriske delen, som består av kapitlene 6, 7, 8 og 9. I kapittel 6 tar jeg for meg moderniseringen av Oslo gjennom de siste hundre år gjennom planlegging og utbyggingsprosjekter. Oslo er det materielle grunnlaget for analyser av de daglige reisene.

I kapittel 7 drøftes begrepet hverdagsliv, og det gjøres empiriske analyser av forskjeller mellom kvinners og menns reiser både når det gjelder rom, tid og transportmiddelbruk. Kapitlet tar også opp hvordan de daglige reisene oppfattes, og hvilken mening de har for henholdsvis kvinner og menn.

Kapittel 8 følger opp med en analyse av utvikling av arbeidsreiser, der hovedvekten er lagt på kvinners bilbruk på arbeidsreisene i Oslo og Akershus fra 1977 til 1990, og ulike betingelser for kvinners og menns bilbruk i 1984 og 1990.

I kapittel 9 presenteres en analyse av samspillet mellom yrkesaktive ektefeller når det gjelder arbeidstider, valg av arbeidsplass og reisemåte til arbeid. Hovedvekten er lagt på de tilpasninger som gjøres innenfor husholdet.

Oppsummering, diskusjon og konklusjoner kommer i kapittel 10.



## Fotnoter

---

<sup>1</sup> I Oslo, eller Kristiania som det het på den tiden, kjøpte A/S Holmenkollbanen opp landområder, bygde forstadsbane og solgte tomtene langs banen til boligformål.

<sup>2</sup> De lengste arbeidsreisene i landet fins i Oslo-regionen, mens de mindre tettstedene har de korteste (Vibe 1993a)

<sup>3</sup> Nærmere halvparten av landets befolkning sier at de ikke kan slippe et fem år gammelt barn ut alene på grunn av trafikken (SSB 1990). På en vestkantskole i Oslo kom de inn i en ond sirkel. En del foreldre begynte å kjøre barn til skolen. Dette medførte at trafikken ble et sikkerhetsproblem for de barna som ikke ble kjørt - noe som etter en stund førte til at foreldrene til disse også begynte å kjøre sine barn.

<sup>4</sup> Mens kollektivtilbudets kvalitet ut fra gangavstand og avgangshyppighet er svært godt for 37 prosent av befolkningen i Osloregionen, er det ikke mer enn 4 prosent av befolkningen i småbyer som har en tilsvarende kvalitet (Vibe 1993a).

## 2. Datakilder, datatyper og analysemetoder

### 2.1 Datagrunnlag

Avhandlingens empiriske analyser baserer seg på ulike undersøkelser. De viktigste er tre reisevaneundersøkelser fra Oslo/Akershus for årene 1977, 1984/85 og 1990/91 og en før-/ etterundersøkelse, som ble gjort i forbindelse med innføring av bompenger i Oslo. Dernest brukes det data fra en holdningsundersøkelse om bil og kollektivtransport som ble gjennomført i 1993. Videre benytter jeg resultatene fra en dybdeundersøkelse om bilens betydning for dagliglivets organisering, der kvantitative og kvalitative data ble koplet. For sammenlikningens del vil det også bli brukt noen resultater fra den landsomfattende reisevaneundersøkelsen fra 1991/92.

Figur 2.1 gir en oversikt over survey-undersøkelsene.

Kjennetegn ved undersøkelsen	Undersøkelser					
	Navn og år for gjennomføring	Sarto 1977	RVU 1985	Før/etterundersøkelse i forbindelse med innføring av bompenger 1989/1990	RVU 1990/91	RVU 1991/92 Nasjonal
Sted	Oslo/Akershus	Oslo/Akershus	Oslo/Akershus	Oslo/Akershus	Norge	Oslo
Type undersøkelse	Intervju + postenquete	Intervju	Postenquete	Intervju	Intervju	Intervju
Type data	Reisevane individ, varierte bakgrunnsopplysninger	Reisevane individ, noe ektefelledata, varierte bakgrunnsopplysninger, reisedagbok for gårsdagen	Reisevane individ, begrensete bakgrunnsopplysninger, reisedagbok for en dag	Som RVU 1985	Som RVU 1990/91	Noen reiseopplysninger, begrensete bakgrunnsopplysninger, holdnings-spørsmål
Aldersgruppe	16–74 år	13–74 år	13–75 år	13–74 år	13 år og eldre	18–67 år
Antall personer	3010/18 333	1514	18 333(89) 25 342(90)	3057	6000	1053

Figur 2.1: Oversikt over survey-undersøkelser som er brukt som grunnlag for analyser i rapporten

## 2.2 Reisevaneundersøkelsene

### 2.2.1 Fra trafikktegninger til reisevaneundersøkelser

Trafikktegninger var den første metoden som ble anvendt for å registrere trafikken omfang. Tegningene, manuelle eller automatiske, består i registrering av kjøretøy. De gir med andre ord ingen opplysning om hvor mange personer som sitter inne i kjøretøyet, hvor reisen går eller hensikten med den. På 1960-tallet var trafikkplanleggingen i hovedsak basert på prognoser om forventet trafikkmengde på ulike transportmidler og transportårer beregnet ut fra trafikktegninger.

Med økning i biltrafikken og et mer komplisert trafikkbilde kom behovet for mer detaljert kunnskap som underlag for planlegging og prognoser. De første landsomfattende reisevaneundersøkelsene i Europa ble gjennomført på slutten av 1970-tallet. Først ute var Nederland (Centraal Bureau voor de Statistiek 1978), mens Sverige var det første nordiske landet som gjennomførte en slik undersøkelse (Sveriges officiella statistik 1978).

I Norge ble den første landsomfattende reisevaneundersøkelsen gjennomført i 1984/85 (Bolkesjø og Solheim 1984). Tidligere hadde en gjennomført mindre, lokale reisevaneundersøkelser. I Oslo ble SARTO-undersøkelsen gjennomført i 1977 (Oslo byplankontor 1979). I 1980 ble den landsomfattende spørreundersøkelsen *Transport og velferd* foretatt. Denne undersøkelsen undersøkte den enkelte persons transportmuligheter som rammebetingelse for å delta i samfunnsmessige aktiviteter (Gundersen og Houg 1982).

Trafikktegninger gir data om trafikkmengden på de ulike transportmidlene og transportårene, men gir ingen informasjon om hvem som reiser eller formålet med reisene. Hensikten med reisevaneundersøkelser er å få kjennskap til de ulike grupperes reisemønstre. Reisevaneundersøkelsene gir data om omfanget av folks reiseaktivitet, reisemål, bruk av transportmidler og sammenhengen mellom deres reisevaner og livs- og ressursituasjon. Undersøkelsene gjorde det mulig å få kjennskap til spørsmål som tidligere ikke kunne besvares, for eksempel:

- Den faktiske reiseaktiviteten i samfunnet for ulike grupper i forskjellige områder.
- De enkelte grupperes transportbruk og hvordan ulike transportmidler kombineres i de daglige gjøremål.
- Reisemulighetene for ulike befolkningsgrupper i forskjellige områder.
- De ulike transportmidlenes plass i trafikkavviklingen, for eksempel kollektivtrafikkenes rolle i byområder.
- Under hvilke forutsetninger ulike transportmidler brukes. Hvem som er avhengig av kollektivtransporten, hvem som bruker bil og under hvilke forutsetninger det ene transportmidlet velges framfor andre.

### 2.2.2 Intervju om gårtdagens reiser og bruk av reisedagbok

Som forskningsmetode tilhører reisevaneundersøkelsene samme tradisjon som for eksempel forbruksundersøkelsene og tidsnyttingsundersøkelsene. I reisevaneundersøkelsene registreres antall reiser en person foretar i løpet av en periode, hvor reisene går, hvor lange de er, tidsbruk på reisen, formålet med dem og

hvilket transportmiddel eller transportmidler som brukes. I forbruksundersøkelsene registreres befolkningens forbruk av varer, mens i tidsnyttingsundersøkelsene er det personenes bruk av tid på ulike aktiviteter over et visst tidsrom som kartlegges.

En av fordelene ved metoden som brukes i disse undersøkelsene er at en får detaljert kunnskap om de enkelte elementene i folks hverdag, slik at det er mulig å gi en beskrivelse av hva ulike sosiale grupper fyller dagen med og hvordan en gjennomsnittlig dag er organisert.

Felles for undersøkelsene er at de er tverrsnittundersøkelser, dvs dataene er samlet inn i løpet av en periode for et representativt utvalg personer. I de norske reisevaneundersøkelsene er dataene innhentet i løpet av ett år, men opplysningene fra hver person stammer fra en kortere periode. Hensikten med å la undersøkelsen gå over et helt år, er å få fram variasjoner i reisevaner etter årstid.

Resultatene kan bare tolkes på aggregert nivå. Det er ikke enkeltpersoners, men sosiale kategoriers eller hele befolkningens situasjon som belyses. Den samlede datamengden gjør det mulig å generalisere resultatene. Bak gjennomsnittstallene i slike undersøkelser kan det skjule seg store individuelle variasjoner. Folk kan også ha ulike reisevaner i løpet av kortere perioder, for eksempel i løpet av en uke. En person kan ha ett aktivitets- og reisemønster en dag og et helt annet en annen dag. Variasjonene over tid er ofte større på personnivå enn på gruppenivå. Tverrsnittundersøkelser gir ikke rom for å fange opp slike individuelle variasjoner over tid.

Det mest typiske ved reisevaneundersøkelser er at folks reiser registreres ved bruk av en *reisedagbok*. Reisedagbok kan føres for kortere eller lengre perioder. For at de intervjuede ikke skal gå lei og for å få så nøyaktige data som mulig, er det mest vanlig å ta for seg *gårsdagens reiser*. I reisedagboka beskrives alle reiser den intervjuede har gjort fra kl 00 til kl 24 foregående dag. Antall reiser, hvor og når reisene startet og sluttet, formålet med reisene, hvilke transportmidler som ble brukt og hvor lang tid reisene tok, registreres.

For å kunne redegjøre for reisene, blir den intervjuede først presentert for en reisedefinisjon. Den reisedefinisjonen som har vært brukt i norske reisevaneundersøkelser lyder slik (Vibe 1993b, s 31):

“Med reiser mener vi alle slags turer du foretok utenfor gårdsplassen eller tomten til huset du bor i. Dette gjelder uansett turens varighet eller formål. Også turer til fots, med sykkel ol skal tas med. Hver gang du stopper for å utføre et ærend eller gjøremål, regner vi en reise for avsluttet.

Hvis du skal en tur hjemmefra til tannlegen, deretter til butikken for å handle og så hjem igjen, regnes dette som tre reiser. En tur fra bosted til arbeidssted med stopp ved barnehagen utgjør to reiser.

Hvis du er yrkessjåfør, skal du ikke ta med kjøring i arbeidet, bare reisen til og fra oppmøtestedet. For øvrig skal reiser i arbeidet tas med.”

Det mest sentrale i denne reisedefinisjonen er *formålet* med reisen. Reiseformålet avgrensner reisen.

## 2.3 Sammenlikning av tre reisevaneundersøkelser

Datagrunnlaget for analysene i avhandlingen er først og fremst basert på de tre reisevaneundersøkelsene som ble gjennomført i Oslo og Akershus i 1977 (SARTO), 1984/85 (RVU 84/85) og 1990/91 (RVU 90/91), med hovedvekt på den siste. De tre undersøkelsene har ikke helt identisk metodologisk opplegg. Det vil derfor i enkelte tilfelle være problematisk å sammenlikne resultatene. Jeg skal derfor beskrive dem under.

### 2.3.1 SARTO

SARTO står for sysselsetting, arbeidsplasser, reisevaner og transportmønster i Oslo-området og var en undersøkelse som ble gjennomført i regi av Oslo byplan-kontor (Oslo byplankontor 1979). Samarbeidspartnere var Vegdirektoratet, Akershus fylkeskommune og A/S Oslo Sporveier. Undersøkelsen ble gjort som et hjemmeintervju blant et tilfeldig utvalg av befolkningen i Oslo og Akershus. 3010 personer fra 16 år og oppover ble intervjuet. Intervjuene ble foretatt av Statistisk sentralbyrå i mai og juni 1977. SARTO består av to hoveddeler som er felles for de fleste reisevaneundersøkelser: en reisedagbok med registrering av gårsdagens reiser og en del der det ble innhentet bakgrunnsopplysninger om intervjupersonen og husstanden hun eller han tilhører. I reisedagboka ble reiser som var minst 500 meter lange registrert. Det ble foretatt registreringer av reiser bare fra mandag til og med fredag. Denne undersøkelsen gir ikke informasjon om reiselengde, men har opplysninger om hvor lang tid hver enkelt reise tok.

### 2.3.2 RVU 84/85

RVU 84/85 ble gjennomført i tilknytning til den første landsomfattende reisevaneundersøkelsen i 1984/85 (Stangeby 1987). Transportøkonomisk institutt hadde det faglige ansvaret for undersøkelsen. Det ble trukket et tilleggsutvalg for Oslo og Akershus, slik at i alt 1514 personer i alderen 13–74 år ble intervjuet. Intervjuingen startet i september 1984 og ble avsluttet i mars 1986. Undersøkelsen ble gjennomført som hjemmeintervju foretatt av Statistisk sentralbyrå.

RVU 84/85 dekker alle typer reiser uansett lengde og ukedag. Undersøkelsen gir mer detaljert kunnskap på en del områder enn SARTO. Den gir likevel mindre informasjon når det gjelder reisens start- og endepunkt. Siden det i denne avhandlingen dreier seg om sammenlikning av yrkesaktive kvinner over 18 år og utvikling i deres arbeidsreiser, har disse forskjellene liten betydning. Svært få arbeidsreiser er under 500 m, og det er heller ikke mange som foregår på lørdager og søndager i forhold til det totale antall.

RVU 84/85 hadde en relativt stor geografisk skjevhet ved at Oslofolk var underrepresentert. Materialet er veid for denne skjevheten. Veiingen påvirker i liten grad gjennomsnittstall, og gir et riktigere bilde av befolkningens sammensetning.

### 2.3.3 RVU 90/91

Reisevaneundersøkelsen fra 1990/91 (RVU 90/91) er en spesialundersøkelse bare for Oslo/Akershus. Transportøkonomisk institutt hadde det faglige ansvaret også

for denne undersøkelsen (Vibe 1991). RVU 90/91 avviker fra de tidligere undersøkelserne først og fremst ved at intervjuene er foretatt over telefon i stedet for ved personlig oppmøte. Introduksjonsspørsmålene til reisedagboka setter intervju-personens reiser i klarere sammenheng med de daglige aktiviteter enn de foregående undersøkelsene. Hensikten er å hjelpe på hukommelsen. I hovedsak er spørsmålene de samme som i RVU 84/85.

3057 personer fra 13 år og oppover ble intervjuet fra april 1990 til april 1991. Alle typer reiser og alle ukedager var inkludert. Norsk Gallup Institutt AS gjennomførte intervjuarbeidet. Grunnetrekking av utvalget var Televerkets base. Det betyr at utvalget delvis kan betraktes som et husstandsutvalg. Den som først har fødselsdag i husstanden og som er over 13 år ble intervjuet. Denne prosedyren betyr at sannsynligheten for å bli trukket ut som intervjuperson vil være omvendt proporsjonal med husstandsstørrelsen. Dette faktum har gjort at materialet har blitt veid. Vekt faktoren er i utgangspunktet antall personer i husstanden over 13 år eller eldre. Veiingen innebærer at hvert intervju teller like mange ganger som det er personer på minst 13 år i husstanden. For ytterligere å forbedre, ble det også veid for alder, kjønn og bostedsfylke.

Tabell 2.1 viser noen relevante bakgrunns karakteristika i de tre utvalgene. De tre variablene, kjønn, alder og bosted, har betydning for folks aktivitetsmønstre og transporttilgang og dermed for deres reiser.

Tabell 2.1: Kjønn, alder og bosted i tre utvalgsundersøkelser i Oslo og Akershus og tilsvarende data fra folke- og bolig tellingen i 1990. Prosent

	SARTO 1977	RVU 84/85	RVU 90/91	Folke- og bolig tellingen 1990
<i>Kjønn</i>				
Kvinne	53,1	49,2	50,9	50,9
Mann	46,9	50,8	49,1	49,1
<i>Alder</i>				
16–24 år	12,4	12,6	17,5	17,5
25–34 år	20,4	19,5	23,4	23,4
35–44 år	14,4	21,5	20,5	20,5
45–54 år	17,4	12,9	14,3	14,3
55–66 år	22,0	18,9	14,5	14,9
67–74 år	10,0	11,4	9,8	9,4
75 år og eldre	1,2			
<i>Bosted</i>				
Oslo	56,1	54,5	52,9	52,5
Asker og Bærum	15,4	12,6	14,4	15,0
Nedre Romerike	9,2	13,3	13,1	13,9
Øvre Romerike	10,4	7,5	7,8	8,4
Follo	8,8	12,0	11,8	10,2
Uoppgitt	0,2			

Kilde: Vibe 1991

På grunn av veiingen i 1990 er utvalget representativt i forhold til kjønn, aldersfordeling og bostedsfylke. I 1985 var det en liten overrepresentasjon av menn, i 1977 var kvinner overrepresentert. For analysene i denne avhandlingen har dette liten betydning, fordi kjønn i de aller fleste tilfelle er en hovedvariabel. Ellers kontrolleres det for kjønn.

SARTO og RVU 84/85 har en viss underrepresentasjon av yngre og overrepresentasjon av eldre. Dette kan påvirke sammenlikninger noe, fordi eldre reiser noe mindre og har noe lavere bilbruk, særlig gjelder dette kvinner. I sammenlikningen av kvinners bilbruk på arbeidsreisen vil vi imidlertid også kontrollere for alder og kohort, slik at aldersskjevhetene ikke vil påvirke disse analysene.

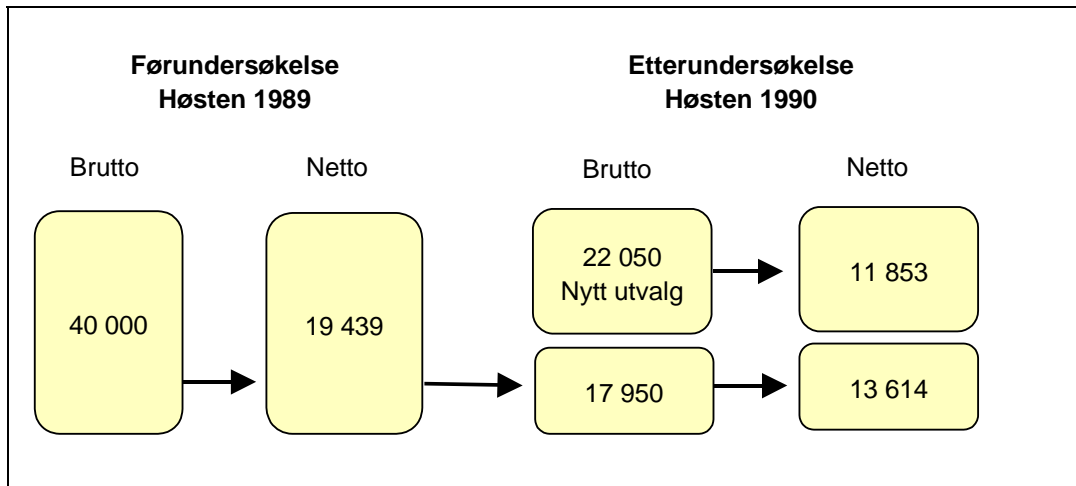
Den synkende andel bosatte i Oslo er i tråd med befolkningsutviklingen. Oslos folketall var stor sett den samme i 1990 som i 1977, i Akershus har det steget i samme periode.

## **2.4 Før-/etterundersøkelse i forbindelse med innføring av bompengeringen i Oslo 1990**

I forbindelse med innføring av bompengebetaling i Oslo gjennomførte Transportøkonomisk institutt en før-/etterundersøkelse av befolkningens reisevaner i Oslo og Akershus (Hjorthol og Larsen 1991). I denne avhandlingen har jeg brukt data som ble samlet inn for etterundersøkelsen i 1990.

Undersøkelsen ble gjennomført som en postenquete. TØI sto for utarbeiding av spørreskjema, Statistisk sentralbyrå var ansvarlig for utsending og punching av innkomne data. Spørreskjemaet som ble sendt ut er delt i to. Den første delen inneholder spørsmål om respondentens husholdning, inntekt, bilhold, førerkort, yrke, arbeidsreise og transportmessige forhold knyttet til arbeidsforholdet. Den andre delen består av én dags reisedagbok, hvor respondenten gir opplysninger om alle reiser vedkommende gjorde den oppgitte registreringsdagen. Opplysningene omfatter start- og sluttadresse, tidspunkt for start og slutt, reisens formål og transportmidler brukt på reisen.

Til første del av undersøkelsen, som ble gjennomført i 1989, ble det trukket et tilfeldig utvalg i Oslo/Akershus på 40 000 personer i alderen 13–74 år. Dette representerte 5,8 prosent av befolkningen i den aktuelle aldersgruppen. Disse, med unntak av avgang på grunn av flytting eller dødsfall samt frafallet, ble med i utvalget til etterdelen av undersøkelsen i 1990. Disse ble supplert med 22 050 personer for å få et bruttoutvalg på 40 000 personer også i 1990. Fra 1990-utvalget sendte 25 467 personer inn besvart spørreskjema, 13 614 tilhørte panelet. Utvalgene er illustrert i figur 2.2.



Figur 2.2: Utvalgsprosedyre for før-/etterundersøkelsen i forbindelse med innføring av bompengebeting i Oslo. Absolutte tall

Datainnsamlingen ble foretatt i perioden oktober til desember både i 1989 og i 1990.

Av de 40 000 personene som ble trukket ut til etterundersøkelsen i 1990 tilhørte 17 950 utvalget fra 1989, som ble redusert på grunn av avgang, og 22 050 et supplerende nytt utvalg. 25 467 personer svarte på skjemaet, og frafallet var på 14 533, noe som tilsvarer en svarprosent på 54. Det er dette utvalget som blir brukt i analysene i avhandlingen. Sammenliknes nettoutvalget fra 1990 med totalbefolkningen pr 1.1.1991, er det små skjevheter når det gjelder kjønn, tabell 2.2. Når det gjelder alder, er det en viss underrepresentasjon i de yngre aldersgruppene, især i gruppen 20–24 år, 7 mot 10 prosent. Oslobeboerne er noe underrepresentert i forhold til Akershus-beboerne. Jeg anser disse skjevhetene som såpass små at det ikke er nødvendig å ta hensyn til dem i analysene.



Tabell 2.2: Bruttoutvalg, frafall og nettoutvalg etter kjønn, alder og kommune, 1990. Befolkning pr 1.1.1990

	Bruttoutvalg		Frafall		Nettoutvalg		Befolkning 1.1.1991	
	Antall	Prosent	Antall	Prosent	Antall	Prosent	Antall	Prosent
Alle	40 000	100	14 533	100	25 467	100	692 584	100
<i>Kjønn</i>								
Menn	19 696	49	7 458	51	12 238	48	340 057	49
Kvinner	20 304	51	7 075	49	13 229	52	352 527	51
<i>Alder</i>								
13–19 år	3 893	10	1 612	11	2 281	9	71 544	10
20–24 år	3 587	9	1 855	13	1 732	7	68 480	10
25–44 år	17 220	43	6 489	45	10 731	42	290 266	42
45–64 år	10 793	27	3 281	23	7 512	29	177 169	26
65–75 år	4 507	11	1 296	9	3 211	13	85 125	12
<i>Kommune</i>								
Oslo	20 336	51	7 786	54	12 550	49	362 539	52
Vestby	518	1	175	1	343	1	8 612	1
Ski	1 057	3	352	2	705	3	17 687	3
Ås	570	1	174	1	396	2	9 579	1
Frogn	467	1	176	1	291	1	8 129	1
Nesodden	606	2	201	1	405	2	10 212	1
Oppegård	1 013	3	308	2	705	3	16 361	2
Bærum	4 339	11	1 438	10	2 901	11	71 277	10
Asker	1 983	5	715	5	1 268	5	33 225	5
Aurskog–Høland	553	1	225	1	328	1	9 844	1
Sørum	509	1	152	1	357	1	8 727	1
Fet	398	1	140	1	258	1	6 729	1
Rælingen	661	2	238	2	423	2	11 133	2
Enebakk	364	1	155	1	209	1	6 269	1
Lørenskog	1 270	3	429	3	841	3	21 192	3
Skedsmo	1 628	4	549	4	1 079	4	27 456	4
Nittedal	796	2	283	2	513	2	12 990	2
Gjerdrum	173	0	57	0	116	0	2 937	0
Ullensaker	855	2	324	2	531	2	14 475	2
Nes	685	2	225	2	460	2	12 152	2
Eidsvoll	723	2	269	2	454	2	12 903	2
Nannestad	356	1	122	1	234	1	6 221	1
Hurdal	114	0	40	0	74	0	1 955	0
Uoppgitt	26							

## 2.5 Holdningsundersøkelse 1993

Høsten 1993 ble det gjennomført en holdningsundersøkelse blant et tilfeldig utvalg av Oslos befolkning i alderen 18–67 år. Antall intervjupersoner var 1053. Transportøkonomisk institutt sto for utarbeiding av spørreskjemaet, og Norsk Gallup Institutt A/S foretok telefonintervjuene. Intervjuene ble gjennomført fra og med 24.10.93 til og med 30.10.93. Spørreundersøkelsen besto av bakgrunnsopplysninger om intervjupersonen og husholdningen, spørsmål om arbeidssted og reisemåter til arbeid. Det ble stilt spørsmål om hva slags reiser som ble gjort dagen før intervjuet fant sted og reisemåter intervjupersonen vanligvis brukte til forskjellige formål. I tillegg ble det stilt en rekke spørsmål om holdninger til bruk av bil og kollektive transportmidler samt om holdninger til de daglige reisene og enkelte trafikkpolitiske spørsmål.

For å undersøke i hvilken grad utvalget er representativt for denne aldersgruppen i Oslo, har jeg sammenliknet fordeling på kjønn, alder og bosted i byen med tilgjengelig offentlig statistikk (Oslo kommune 1993), tabell 2.3.

Tabell 2.3: Kjønn, alder og bosted i holdningsundersøkelsen og i offentlig statistikk. Prosent

Variabler	Holdningsundersøkelsen 1993	Offentlig statistikk 1.1.1993
<i>Kjønn</i>		
Kvinne	55,0	50,4
Mann	45,0	49,6
<i>Alder</i>		
20–24 år	8,5	11,7
25–34 år	30,1	32,8
35–44 år	25,5	23,5
45–54 år	19,1	18,7
55–64 år	16,8	13,3
<i>Bosted</i>		
Indre by	34,0	31,0
Ytre by	66,0	69,0

For å gjøre utvalget sammenlignbart med den offentlige statistikken med hensyn til alder, har jeg utelatt dem som er under 20 år og dem som er over 64 år. Sammenlikningen viser at det er noen skjevheter. I utvalget er det flere kvinner enn menn i populasjonen. Det er også en viss underrepresentasjon av de yngste aldersgruppene og en viss overrepresentasjon av de eldre. Når det gjelder kjønn og alder, er dette variabler som det ofte vil bli kontrollert for i analysene. Fordi kjønn er en av hovedvariablene i analysene gjennom hele avhandlingen, vil skjevheten i utvalget ikke ha noe å si, det er bare der hvor det ikke kontrolleres for kjønn at dette kan være et problem.

Skjevheten når det gjelder bosted vil heller ikke ha særlig betydning, fordi dette er også en variabel det ofte kontrolleres for i analysene.

## 2.6 Dagligliv og bilbruk

Deler av analysene og resonnementene i kapitlene om reiser og hverdagsliv og om transportredskapenes egenskaper, symbolverdi og bruk, baserer seg på resultater fra et prosjekt om bilens betydning for dagliglivets organisering, også kalt *Dagtrans* (Hjorthol m fl 1990). Metoden som ble valgt var delvis inspirert av engelske forskere. Transport Studies Unit ved Universitetet i Oxford utviklet mot slutten av 70-tallet en alternativ tilnærming til de tradisjonelle reisevaneundersøkelsene for å forstå og analysere reiseatferd (Jones m fl 1983). Metoden går ut på å bruke kvantitative data for å beskrive aktivitetsmønstre og kvalitative data for å fortelle hvordan og hvorfor aktivitetsmønstrene har blitt slik som de er. Sentralt i denne metoden står HATS-teknikken (*Household Activity Travel Simulator*). Dette er en interaktiv metode der det brukes et spill for å simulere endringer i transportbetingelsene, og hvor konsekvensene for individene og familien blir synliggjort.

I *Dagtrans* er fordelene ved ulike metoder forsøkt integrert, en form for metode-triangulering (Grønmo 1996). Datainnsamlingen ble foretatt både ved hjelp av

postenquete, personlige intervjuer med enkeltmedlemmer og hele familien, gjennom tidsdagbøker og spill. Det endelige utvalget på 27 familier var valgt ut fra et område med god kollektivdekning, slik at de skulle ha rimelige valgmuligheter når det gjaldt transport. Ved valg av husstandstyper la vi vekt på å dekke flere dimensjoner; kvinners yrkesaktivitet, faser i livssyklus, bilhold og tilgang til bil, omsorgsansvar og aktivitetsgrad. Vi ønsket først og fremst å studere husstander med et relativt komplisert aktivitetsprogram, for eksempel to yrkesaktive med barn, omsorgsansvar og mange fritidsaktiviteter.

For å komme fram til det utvalget av familier vi ønsket, ble det gjennomført en postenquete, der skjemaet som ble brukt skulle gi grunnlag for å velge ut husstander ut fra de dimensjonene som er nevnt over. Vi gjorde ingen forsøk på å få til et representativt utvalg for området, slik at det ble ikke gjort noe purring for å få tilbake utfylte skjema. Av de 68 utfylte skjema som ble returnert, sa 30 husstander seg villige til å bli intervjuet og delta i spill. Tre falt fra underveis, slik at vi sto igjen med 27 husstander.

For å kartlegge intervjupersonenes arbeids-, bosteds- og bilhistorie, gjennomførte vi intervjuer med en av de voksne i familien. Det ble brukt et spørreskjema med delvis åpne svarkategorier, hvor det ble spurt om både de faktiske endringene og motivene for dem.

Som grunnlag for spillet skulle det føres dagbok for tre hverdager for hvert familiemedlem med unntak av førskolebarn. Dagboka gir opplysninger om aktiviteter og reiser og når disse startet og sluttet, hvem som var sammen og hvor de foregikk. Siden dagbøkene bare dekket tre dager, ble de supplert med et intervju om familiemedlemmenes andre aktiviteter for å få et totalt bilde.

Grunnprinsippet for spillet var at hvert enkelt familiemedlems reiser og aktiviteter skulle framstilles langs en tidsakse. Utgangspunktet var tidsdagbøkene. Alle familiemedlemmene skulle være representert på brettet, slik at husholdets aktiviteter skulle kunne ses under ett, samtidig som det skulle kunne skilles mellom reiser, aktiviteter hjemme og borte. Praktisk ble spillet gjennomført ved hjelp av LEGO. Brikkenes farge indikerte type gjøremål, lengden og varighet. En dags aktiviteter ble plassert på spillebrettet før vi besøkte informantfamiliene.

Redusert bilbruk var temaet for spillet. To spill ble gjennomført. I første omgang var det forbudt å bruke bil på hverdager mellom kl 06 og kl 17. I det andre spillet ble forbudet utvidet til å gjelde hele døgnet på hverdager.

Spillet ble gjennomført med hele familien til stede. Hvert sluttresultat som ble plassert på spillebrettet ble fotografert. Gitt de to restriksjonene skulle familiene i fellesskap restrukturere sine aktiviteter. Endringer i aktiviteter og reisemåter underveis, dvs ulike faser før familien fant en samlet løsning, ble notert fortløpende. Det ble også notert momenter knyttet til selve beslutningsprosessen. Særlig viktig var det å få tak i hvem som dominerte diskusjonen, hvem som kom med forslag til løsninger og hvem som så problemene. Et par av disse spill-situasjonene ble filmet med video.

Intervjuet ble avsluttet med en bredere diskusjon om hvilke virkninger det ville få dersom familien ikke hadde bil i det hele tatt. Feltarbeidet ble i hovedsak gjennomført av de forskerne som arbeidet med prosjektet.

## 2.7 Muligheter og begrensninger ved data

Hovedmengden av det empiriske materialet i denne avhandlingen bygger på *survey*-undersøkelser; reisevaneundersøkelsene og undersøkelsen om holdninger til transportmidler, transportpolitikk og trafikk- og miljøspørsmål. I noen grad benyttes også kvalitative data fra Dagtrans.

De ulike typene av data har forskjellige muligheter og begrensninger, og noen av disse aspektene tar jeg opp i dette avsnittet.

En *survey*-undersøkelse kan defineres ut fra sitt formål .. “*to provide statistical descriptions of people by asking questions, usually of a sample*” (Foddy 1993:1).

Den knappe definisjonen peker på tre karakteristika ved denne typen undersøkelser:

- At formålet er statistiske beskrivelser av eller opplysninger om populasjonen, dvs at dataene man oppnår er numeriske eller kvantitative.
- At informasjonene innhentes ved å stille spørsmål, og svarene som gis er grunnlaget for senere databearbeiding.
- At det trekkes et utvalg fra en definert populasjon. Ofte er dette et tilfeldig utvalg av en viss størrelse, som sørger for å gi et representativt bilde av hele populasjonen.

Definisjonen over innbefatter ikke *metoden* for datainnsamling. Det er ingen prinsipielle forskjeller i innsamlingsmetoder når det gjelder kvantitative og kvalitative data. Begge typer data kan samles inn ved forskjellige metoder som intervju, observasjon, innholdsanalyse m v (Grønmo 1996).

*Survey*-undersøkelser gjennomføres ofte som intervju, enten personlig eller ved hjelp av telefon eller det brukes selvadministrerte spørreskjema, oftest i form av postale enquirer. Som jeg tidligere har gitt en beskrivelse av, baseres mine data på intervju, for *survey*-materialet over telefon og for Dagtrans, personlig intervju gjennomført av forskerne.

Fordi hovedtyngden av analysene er basert på de kvantitative dataene, vil jeg konsentrere mesteparten av diskusjonen om muligheter og begrensninger ved dem.

Utgangspunktet for å samle inn kvantitative data er ønsket om statistiske beskrivelser av ulike fenomener, der “sannhetsidealet” er at det som undersøkes gjelder for alle enheter man ønsker å uttale seg om. Dette nomotetiske ideal søker mot det allmenne og universelle, man ønsker å generalisere sine funn.

Dette stiller bestemte krav til undersøkelsesopplegg og utvalgsprosedyrer.

I *survey*-undersøkelsene jeg refererer til, er undersøkelsesenheten en person, ofte kalt respondent. I datainnsamlingsssituasjonen vil forholdet til respondenten kunne karakteriseres som *programmert interaksjon* (Grønmo 1996). I motsetning til en intervjusituasjon der hensikten er å samle inn kvalitative data og sikre tilgjengelighet og åpenhet til hver enkelt respondent, er det viktig ved innsamling av kvantitative data at alle respondenter gis den samme stimuli, i form av identiske spørsmål. Fordelen dette gir er sammenliknbarhet. Ulempen er at spørsmålene ikke kan tilpasses situasjonen og den enkelte respondenten, slik som i en åpen

intervjusituasjon. I den sistnevnte situasjonen kan imidlertid sammenliknbarhet mellom respondentene bli et problem.

Den underliggende forutsetningen for sammenlikning ved innsamling av kvantitative data er at spørsmålene oppfattes på samme måte av de forskjellige respondentene. Dette behøver ikke alltid å være tilfelle dersom utvalget er heterogent, spørsmålene er mangetydige eller omfatter fenomener som er sjeldne eller kontroversielle.

I reisevaneundersøkelsene består spørsmålene av to hovedkategorier; atferds- eller handlingsspørsmål (faktisk informasjon om hva respondenten gjør) og klassifikasjonsspørsmål (bakgrunnsopplysninger om respondenten og vedkommendes hushold). Utvalget er heterogent, i og med at det representerer et tverrsnitt av den voksne befolkningen i Osloregionen, men jeg vil karakterisere spørsmålene som relativt uproblematisk både når det gjelder spørsmålenes allmenne karakter, respondentens språklige forståelse og tolkningen av dem (forutsatt at vedkommende behersker norsk).

I holdningsundersøkelser kommer ytterligere en type spørsmål i tillegg, holdningsspørsmål, som inkluderer subjektive elementer som verdier, meninger og oppfatninger om ulike fenomener. Forståelsen av svar på slike spørsmål bør knyttes til den konteksten meningen eksisterer innenfor og dermed knyttes til respondentens faktiske situasjon (for en videre diskusjon se avsnitt 2.8).

Når man ved bruk av kvantitative data ønsker å generalisere og sammenlikne mellom respondenter, stiller dette store krav til både dataregistrering og det instrumentet som brukes, i dette tilfellet spørreskjemaet. I motsetning til ved innsamling av kvalitative data, er det ved innsamling av kvantitative data viktig å ha klart for seg hvilke utvalgte aspekter ved respondentene som skal dekket ved datainnsamlingen. Det betyr at når spørreskjemaet er laget og utprøvd, kan det ikke endres under selve datainnsamlingen, da faller muligheten for sammenlikning bort. Konsekvensen er at problemstillingene og hypotesene for det man vil undersøke bør være formulert på forhånd, slik at dataene (spørsmålene) er valide. Når det gjelder store og omfattende *survey*-undersøkelser, slik som de nasjonale reisevaneundersøkelsene, levekårsundersøkelser ol, rommer disse et vidt spekter av informasjon, som gir grunnlag for flere ulike problemstillinger. Holdningsundersøkelsen fra 1993 bygde på teorier og hypoteser vi hadde for å identifisere sentrale aspekter ved transportmidlene, både de symbolske og de praktiske og konkrete.

Forenklet sagt ligger forskerens utfordring ved innsamling av kvantitative data i prosessen som går forut for selve datainnsamlingen, ved innsamling av kvalitative data er selve intervjusituasjonen den største utfordringen.

Kvantitative datas styrke er at de gir en representativ oversikt over et vel definert utsnitt av virkeligheten. De gir brede framstillinger over generelle forhold, de gir mønstre av sammenhenger og forklaringene søkes i disse sammenhengene. Kvantitative data gir vanligvis ikke noe særlig godt grunnlag for forståelse av dynamiske forhold, av hva som skjer over tid.

Kvalitative data gir vanligvis mer innsikt enn oversikt. Styrken ligger i muligheten til å forstå samfunnsmessige fenomener, dynamiske forhold, prosesser og samhandlingsmønstre. Det betyr at de egner seg bedre for utvikling av teorier og hypoteser enn kvantitative data. Svakheten er begrensninger i holdbarheten av

det som utvikles til mer omfattende sammenhenger, til større grupper eller områder. Kombinasjon av data, metodetriangulering, kan være en måte å trekke nytte av fordelene og å unngå svakhetene på.

Ved å bruke resultatene fra den kvalitative delen av Dagtrans har jeg forsøkt å supplere de kvantitative dataene, som gir et generelt bilde, med enkeltbeskrivelser som dermed gir en større helhetsforståelse. Dette gjelder særlig sosialisering til bilbruk og kvinners og menns holdning til transportmidlene (jfr kapittel 5).

## 2.8 Forholdet mellom holdning og handling/atferd

En del av de empiriske analysene i avhandlingen bygger på holdningsspørsmål. Ved siden av ønsket om kunnskap om befolkningens preferanser knyttes verdien av holdningsdata ofte til spørsmålet om holdninger kan brukes til å si noe om handlinger. Kan en predikere folks handlinger når en kjenner deres holdninger? En annen side av samme sak er spørsmålet om det er mulig å endre folks handlinger ved å påvirke deres holdninger.

I en del tilfeller er det slik at man ikke finner samsvar mellom holdning og handling. Og hvorfor er det ikke det?

For det første må man sannsynliggjøre at holdningen som registreres har sammenheng med den handlingen man er interessert i å se den i forhold til. Har for eksempel holdning til bruk av en ny trikkelinje på én kant av byen noen sammenheng med bruk av transportmiddel på arbeidsreisen for et tilfeldig utvalg av byens befolkning? Høyst sannsynlig ikke.

I holdningsundersøkelser nøyer en seg noen ganger med ett spørsmål for å få fram en mening eller holdning. Ajzen og Fishbein (1980) påpeker at holdninger som regel har flere dimensjoner, og handlingsresultatet kan dermed vanskelig forutsies av bare én av disse dimensjonene. De argumenterer for at en persons holdning til et objekt vil predikere forskjellige handlinger som kan være relevante for holdningen, men at holdningen ikke vil kunne predikere en spesifikk enkelt-handling i noen særlig sterk grad.

Holdninger er ikke statiske, de endres over tid. Dette er et viktig aspekt ved undersøkelser av sammenhenger mellom holdninger og handlinger. Går det lang tid mellom registreringen av holdninger og måling av handlingen, vil sannsynligheten for inkonsistens øke. Teorien om kognitiv dissonans (Festinger 1957) sier at dersom det er uoverensstemmelse mellom holdning og handling, vil en av dem endres, slik at de kommer i overensstemmelse. Det betyr at det ikke nødvendigvis er holdning som leder til handling, det motsatte kan også være tilfelle. Et eksempel innenfor trafikkområdet er påbudet om bruk av sikkerhetsbelter. Bruken ble påtvunget bilistene gjennom påbud, og etter hvert har denne alminneliggjøringen av sikkerhetsbelter i bil endret folks holdning til bruk av dem (Graham 1989).

En persons holdning til miljøspørsmål vil antakelig kunne fortelle noe om en persons atferd generelt, dvs over tid og i en rekke forskjellige situasjoner. Men den kan vanskelig brukes til å si noe om en spesifikk atferd i en gitt situasjon, for eksempel om vedkommende vil reise kollektivt framfor å kjøre bil til arbeidet på en spesiell dag. Grunnen til dette er at den spesifikke reiseatferden også er formet

av en rekke andre faktorer som virker inn. Dette kan være de ytre betingelsene for å kunne tilpasse handlingen eller reiseatferden til den holdningen en har, andres krav i situasjonen, værforhold osv.

Ajzen og Fishbein (1980) mener at slike særskilte eller utenforliggende faktorer vil ha en tendens til å jevne seg ut når man tar flere av de atferdsformer som er relevante for holdningsobjektet i betraktning (*multiple-act-behavioural criteria*). Ajzen (1988) kaller dette aggregeringslogikken. Det betyr at hver enkelt handling ikke kan brukes som en indikator på den generelle holdningen. Deres poeng er at en ikke kan bruke generelle holdninger til å predikere spesifikke enkelthandlinger. Gjør en det, må en forvente svake sammenhenger. Over tid vil det derimot være større samsvar mellom handlingene og holdningene, fordi de utenforliggende faktorene av mer tilfeldig karakter som er med på styre handlingene vil jevne hverandre ut.

Når en skal studere forholdet mellom holdninger til bruk av transportmidler sett i lys av miljøvennlige holdninger og faktisk transportmiddelbruk, bør en derfor ideelt sett undersøke reisemåter over lengre tid for flere typer reisehensikter for å teste i hvilken grad aggregeringslogikken er holdbar. For eksempel kan en spørre om hvordan man vanligvis reiser over tid i stedet for å ta for seg en enkelt dag.

En annen tradisjon for å postulere sammenheng mellom holdning og handling tar utgangspunkt i at for kunne påvirke atferd, må holdningen kunne aktiveres fra hukommelsen (dvs være tilgjengelig) (Fazio 1986). Tilgjengelighet av en holdning er styrken på assosiasjonen mellom objektet og vurderingen av det. Jo sterkere assosiasjonen er (dvs at vurderingen av objektet spontant dukker opp uten særlig kognitiv bearbeidelse av relevant informasjon), desto mer tilgjengelig er holdningen. Meningsintensiteten en holdning har, dvs om vedkommende har en sterk positiv eller negativ reaksjon, kan også være uttrykk for hvor tilgjengelig og relevant den er for personen som spørres (Bennulf 1994).

Når folk spørres om sin mening eller blir bedt om å evaluere ett eller annet tiltak, forventes det at det er en viss konsistens mellom det de sier og det de etterpå gjør. Men spørreundersøkelser kan kreve at folk tar stilling til noe de egentlig ikke har gjort seg opp en mening om eller har en holdning til. Holdningsbegrepet brukes om både basisverdier hos personer og om det man kan kalle flyktige meninger. Og det er klart at de siste "forplikter" mindre til å følge handlingsmessig opp enn det ens verdier tilsier.

Holdninger som er basert på direkte erfaringer med objektet er mer tilgjengelige enn holdninger basert på indirekte erfaringer. Det betyr at sterkt tilgjengelige holdninger vil påvirke persepsjon av objekt og omgivelser. Tanken er at fordi sterkt tilgjengelige holdninger (definisjonsmessig) vil ha større sannsynlighet for å bli aktivert enn svakt tilgjengelige holdninger, vil de med større sannsynlighet påvirke personens tolkning av relevant informasjon. Den selektive persepsjonen vil i sin tur påvirke hvilket handlingsalternativ som blir valgt. På den måten vil sterkt tilgjengelige holdninger ha en sterkere effekt på atferd enn svakt tilgjengelige holdninger.

Med et slikt utgangspunkt vil en kunne tenke seg at jo oftere kunnskap og holdninger presenteres i offentligheten, dess mer sannsynlig er det at de huskes og dermed gjøres tilgjengelig. Det vil ikke dermed si at holdningskampanjer lykkes. Den selektive persepsjonen og konteksten kan påvirke valget av handlingsalternativ.

Handlingsalternativer vil i enkelte tilfelle ikke vurderes, fordi handlingsmønsteret er mer eller mindre lagt én gang for alle. Atferd som repeteres kalles gjerne vaner eller rutiner. De forklares ofte med at en bestemt type atferd eller handlingsmønster er gjentatt så hyppig at det har dannet seg en vane. Ronis m fl (1989) og Gärling og Garvill (1993) har framholdt rutinen eller vanenes betydning i våre daglige liv. Garvill m fl (1994) peker på at det viktig å være klar over at det ikke vil være et fullstendig sammenfall mellom livsverdier, holdninger og handlinger, nettopp på grunn av vaner. Vanen, det automatiserte valg, påvirkes for eksempel ikke nødvendigvis av ens livsverdier, fordi livsverdier og holdninger kan forandre seg uten at atferden endres. Det kan oppstå et handlingsmessig etterslep som etter hvert kan utvikles til kognitiv dissonans.

Når det gjelder valg av transportmiddel og organisering av dagliglivet, vil vanen og tidligere beslutninger bety mye. Individets vaner og tidligere beslutninger (for eksempel kjøp av bil) er derfor en viktig del av rammebetingelsene for valg av reisemåte.

Denne diskusjonen viser at resultater fra holdningsundersøkelser må brukes med forsiktighet, f eks i forhold til iverksetting av politiske tiltak. For det første er det viktig at holdningsundersøkelsen er gjennomført på en slik måte at det er relevans mellom holdning og handling, slik det er diskutert over. Dernest er det viktig å vite om det eksisterer en mulighet å realisere holdningen i handling, at det ikke er strukturelle begrensninger som gjør umulig å få til overensstemmelse mellom holdning og handling. For det tredje bør en være klar over om holdningen er knyttet til en *handlingsituasjon* og ikke til en situasjon der det er vanen som avgjør hva som skjer.

## 2.9 Fra tabellanalyse til logistisk regresjon

Når mesteparten av mine data er kvantitative, betyr dette også en tallmessig dataanalyse. Dette gjøres i form av enkle bivariate og trivariate analyser av variablene, men også i form av noen mer komplekse analysemetoder.

Logistisk regresjon er brukt i flere av kapitlene som metode for analyse av flere uavhengige variable simultant. Logistisk regresjon tar utgangspunkt i en loglineær funksjon som er velegnet til å analysere sammenheng mellom uavhengige og avhengige variable når den avhengige variabelen er dikotom og er på ordinal- eller nominalnivå. De uavhengige variablene kan ha et hvilket som helst målenivå.



I logistisk regresjon estimeres de uavhengige variablenes effekt ved å beregne på hvilken måte logaritmen til oddsene for å score på den avhengige variabelen endres når verdien på en uavhengig variabel endres med en enhet. Den logistiske regresjonslikningen har følgende form:

$$Z = \ln\left(\frac{p}{1-p}\right) = \beta_0 + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 \dots$$

$P$  betyr sannsynligheten for å score på den avhengige variabelen, for eksempel for å bruke bil til arbeidet.  $1-p$  betyr sannsynlighet for ikke å bruke bil til arbeidet. Forholdet  $p/(1-p)$  er oddsene for å bruke bil, dvs sannsynligheten for å bruke bil i forhold til sannsynligheten for ikke å bruke bil.  $\ln(p/(1-p))$  er logaritmen til oddsene, den såkalte log-odds for å bruke bil til arbeidet.

$Beta$  er et konstantledd, som gir den gjennomsnittlige log-oddsen for å bruke bil på arbeidet.  $X_1$  osv betegner de forskjellige uavhengige variablene,  $\beta_1$  osv betyr disse variablenes koeffisienter, på samme måte som i lineær regresjon.

Koeffisientene for de uavhengige variablene kan omsettes til odds ved å opphøye eksponensialfunksjonen  $e$  i betaverdien (EXO(b)) (kommer automatisk ut i SPSS-analysen). Odds kan videre omsettes til sannsynligheter. Med mange uavhengige variable er det vanlig å presentere de estimerte koeffisientene direkte uten å omsette dem til odds eller sannsynligheter. I denne avhandlingen er det denne praksis som er fulgt. Logistisk regresjon er i denne avhandlingen brukt for å teste bestemte forklaringsvariablers betydning på ulike avhengige variable. Den brukes ikke til å bygge modeller, noe som denne analyseteknikken eger seg godt til.



**Del II**  
**Teoretisk tilnærming**



## 3. Byen – reisens romlige kontekst

### 3.1 Innledning og problemstilling

Hverdagslivets reiser har en romlig dimensjon. Sett i dette perspektivet er reisen et samspill mellom de fysiske strukturer, lokaliteters eller steders kjennetegn og befolkningens muligheter, krav og ønsker om å gjennomføre sine daglige aktiviteter. Den romlige siden av reisen består ikke bare av avstand, som både kan måles og oppleves subjektivt, men også av en plassering i byens fysiske rom ved at reisen starter på et bestemt sted, den følger et “geografisk spor”, og den har også et stedsmessig endepunkt. Start og mål for reisen er uttrykk for hvordan byen samfunnsmessig er organisert, hvor ulike funksjoner er lokalisert. Sett i denne sammenhengen har rommet også et tidsmessig element ved at det i varierende grad gjenspeiler det forgangne sosiale liv. Start og mål for reisen forteller også om ulike gruppers bruk av byen, om valg, dominans og begrensninger. Et ytterligere romlig aspekt ved reisen er transportsystemets infrastruktur i form av veger og gater og som skinner, banesystemer, stasjoner og spesielle traseer for det kollektive transportsystemet. Dette er de faktiske romlige spor som er den fysiske mulighetsrammen for befolkningens reiseaktivitet.

Mitt utgangspunkt for drøftingen i dette kapitlet er at den romlige plasseringen av reisen er både sosialt og materielt bestemt, samtidig som reisen også har sosiale og materielle konsekvenser. Det betyr at reisens romlige dimensjon vil kunne være og oppleves forskjellig og ha ulike konsekvenser for forskjellige sosiale grupper. Hensikten med dette kapitlet er å se nærmere på teorier om utvikling av byen som handlingsrom, som kan være til hjelp for forståelsen av den romlige dimensjon ved de daglige reisene. Jeg er særlig opptatt av å knytte teorijennomgangen til en diskusjon om forholdet mellom romlige aspekter og kjønnsforskjeller, som skal danne bakgrunn for empiriske analyser i de følgende kapitlene.

Innenfor sosiologisk byteori kan man grovt sett skille mellom to hovedretninger. På den ene siden fins de teoretikere som betrakter byen som en “kraft” i seg selv, som en “uavhengig variabel”, som genererer livsstiler og sosiale relasjoner. På den andre siden fins de som oppfatter byen som en “arena” hvor bestemte former for sosialt liv og sosiale relasjoner utfolder seg. Sett i dette perspektivet skapes byen ut fra den samfunnsmessige organiseringen av det sosiale liv generelt sett. Byen kan ut fra denne tankegangen betraktes som en avhengig variabel.

I sine ytterpunkter representerer dette to forskjellige former for reduksjonisme, i henholdsvis en romlig og en sosial form. Den romlige reduksjonismen har også blitt betegnet som environmentalisme (Tonboe 1993), romfetisjisme eller økologisk determinisme, og betyr at det romlige betraktes som en realitet som det sosiale kan forklares ut fra. Det motsatte er at rommet ses som en avspeiling av de sosiale forhold, rommet betraktes som et sosialt produkt.

Jeg vil hevde at et mer fruktbart utgangspunkt er å betrakte forholdet mellom de romlige strukturer og de sosiale relasjoner dialektisk, at det skjer en gjensidig påvirkning. Dette vil jeg komme tilbake til i gjennomgangen.

## 3.2 Byen som skapende kraft

### 3.2.1 Byen som en kulturell form

Byteoretikere har forsøkt å identifisere spesielle samhandlingsmønstre som er typisk for bysamfunnet. Ett av de første og mest kjente arbeidene er Georg Simmels essay om storbyenes åndsliv (Simmel 1981)<sup>1</sup>.

Simmel levde og skrev i en epoke preget av raske teknologiske, politiske og sosiale endringer. Det var utviklingen av det moderne industrisamfunn Simmel var midt oppe i, og hans analyser omhandlet den sosiale interaksjonen i det moderne samfunn, moderniteten, som Berman (1990) kaller det. Han var særlig opptatt av hvordan den individuelle personlighet og kreativitet kunne overleve innenfor den urbane kapitalismen med de stadig økende upersonlige formene for kulturelle uttrykk (Smith 1980). Selv om han var bekymret for “fremmedgjøringen” i det framvoksende bysamfunnet, anså Simmel, i likhet med Marx og Engels, likevel byen som framtidens arena for sosialt liv og forandring. “Storbyenes åndsliv” inneholder ingen forherligelse av det sosiale liv i tidligere tiders bysamfunn eller i hans datidige småbyer eller bygdesamfunn (Simmel 1981).

Berlin, hvor Simmel bodde mesteparten av sitt liv, var det materielle utgangspunktet for hans analyse av storbyens mentale liv. Simmel sier at det psykologiske grunnlaget for storbyens personlighetstype er at nervesystemet stadig utsettes for impulser utenfra (Simmel 1981). Mennesket møter uavbrutt mange og skiftende stimuli, noe som betyr en intensivering av spenningen mellom de ytre og de indre inntrykk. Denne typen stimulering virker først og fremst inn på bevisstheten, som reagerer på forskjeller, og appellerer dermed mer til intellektet enn til følelseslivet.

Storbymennesket reagerer først og fremst forstandsmessig (fordi alle inntrykkene når bevisstheten) på storbyens impulser og ikke følelsesmessig. Det utvikler en form for intellektualisme, som skjermer det fra den “overdosen” av inntrykk som mottas.

Denne formen for sosialt liv forgreiner seg til flere ulike fenomen. Byen er også hjemsted for pengeøkonomien, for det som kan kalkuleres og beregnes. Simmel ser i en viss forstand sammenheng mellom intellekt og penger. Til begge er det knyttet formell rettferdighet, objektivitet, anonymitet og likegyldighet. En følge av pengeøkonomien er kravet til eksakthet og punktlighet i det sosiale liv. Et ytre tegn på dette er utbredelsen av lommeuret, ifølge Simmel (1981). På samme måte som kalkulering og nøyaktighet, starter punktlighet som en av de ytre livs banaliteter (Smith 1980:104). Etter hvert begynner den å leve sitt eget liv. Den tvinger mennesker til å tilpasse seg fastsatte skjema, som igjen reduserer mulighetene til spontan menneskelig interaksjon.

Det typiske storbymenneskets relasjoner og anliggender er kompliserte og varierte, men kan være overflatiske. De sekundære relasjoner preger storbylivet framfor de primære. Framfor alt forårsaker opphopningen av mange mennesker med varierte interesser, at deres relasjoner og virksomheter griper inn i hverandre, og skaper en mangearmet organisme. Denne helheten ville falle sammen hvis man ikke la vekt på punktlighet i forbindelse med avtaler og gjøremål. Punktligheten er nøkkelen til å regulere og integrere det urbane liv.

De lange avstandene, som også er karakteristisk ved storbyen, gjør at enhver venting og hvert innstilt møte medfører uakseptabelt tidsspille. Alle virksomheter og gjensidige relasjoner må derfor innordnes i et fast oversubjektivt tidsskjema. Storbyen blir dermed det viktigste stedet for arbeidsdeling, distribusjon, kommunikasjon, pengeøkonomi, varebytte og konsum. Den er som et stort nettverk av interaksjoner, men ikke alle er av økonomisk karakter.

Livet i byen blir på den ene siden meget lett, ettersom impulser, interesser og ulike måter å fordrive tiden på, kommer som "tilbud" fra alle hold. Man kan, som Kundera (1987), snakke om "tilværelsens utholdelige letthet". Personligheten blir båret av sted "som om den skulle flyte i en elv – hvor en knapt trenger å kunne svømme" (Simmel 1981:221, egen oversettelse). For å ikke la seg overmanne av alle inntrykkene, kan eller må storbymennesket møte dem med en blasert holdning. Blaserthet blir en beskyttelse både mot mengden av inntrykk og mot den fysiske nærheten av så mange mennesker. Bymennesket beskytter seg selv mot de andre ved å la være å snakke med fremmede på toget og bussen, og man innlater seg heller ikke med folk på holdeplassene.

På den andre siden er livet i byen svært krevende, fordi det er bygd på et upersonlig innhold som fortrenger de personlige nyansene og de ulike egenskapene. Det betyr at den enkelte må anstrenge seg til det ytterste for å bli lagt merke til, hun eller han må overdrive sine uttryksmåter. I transportsammenheng kan dette for eksempel bety en iøynefallende bil eller et annet ekstraordinært kjøretøy<sup>2</sup>.

Blaserthet eller kanskje riktigere tilbaketrekning og overdrivelse i uttrykk er dermed to dialektisk relaterte reaksjonsmåter som det urbane mennesket har til rådighet.

Selv om Simmel tar opp variasjonene og forskjellene i former for sosial interaksjon i dette essayet, nevner han ikke noe om forskjeller i reaksjonsmåter mellom sosiale grupper, heller ikke noe om forholdet mellom det offentlige og det private rom innenfor bysamfunnet. Men det han peker på er at det moderne bysamfunn er krevende i forhold til det "gamle" samfunn. Det stiller også krav om mobilitet – til bevegelse og bevegelighet – for å kunne overvinne storbyens avstander og for å kunne oppfylle kravet om punktlighet. Selv om Simmel ikke eksplisitt skriver om transport eller bymenneskenes reisevirksomhet, er det tydelig at dette er noen av de viktige implikasjonene av det moderne samfunn, slik han analyserer det. Byens størrelse, både i omfang og i sosiale grupperinger, arbeidsdelingen og fragmenteringen samt penger og rasjonalitet er fenomener og begreper Simmel bruker for å forklare menneskelig samhandling.

Naturlig nok kunne ikke Simmel forutse hvilken enorm betydning bilen og bilbruken skulle få for byens fysiske utforming og for hverdagslivet i byene. Den overstimuleringen av sansene som Simmel understreker som et viktig kjennetegn

ved det moderne bylivet og den blaserthet befolkningen må møte dette med, får en helt ulik betydning om man kjører bil enn dersom man er fotgjenger. Bilbruk kan både være overstimulerende og understimulerende (Smith 1980). På den ene siden gir bilen tilsynelatende ubegrensede valgmuligheter for bevegelighet. Alle disse valgmulighetene kan gi en overstimulering i Simmelsk betydning – og man vet ikke hva man skal velge. På den andre siden kan bilkjøring i seg selv være understimulerende, særlig kjøring på motorveger, som er en monoton opplevelse ut over selve fartsopplevelsen. Byrommet må forenkles for at bilistene ikke skal forstyrres i sin kjøring. Når byen tilrettelegges for bilkjøring og bilbruk, vil omgivelsene for fotgjengere og syklister bli understimulerende og monotont. “Rikheten” i Simmels by trues ved en romlig ensartethet gjennom moderne trafikkplanlegging og –utbygging. Veger som er planlagt for bilkjøring kan ikke brukes av andre trafikanter uten ganske stort ubehag. Detaljrikdommen i en bygate forvirrer bilisten og stimulerer fotgjengeren. En motorveg er en “stilisert” gate beregnet på hurtig gjennomfart.

Vekselvirkningen mellom økt vegbygging og mer bilbruk forsterker tendensen til at stadig større deler av byrommet får en slik forenklet karakter.

### 3.2.2 Byen som en økologisk enhet

Den kanskje viktigste teoretiske eksponenten for oppfatning av byen som skapende kraft eller nøkkelfaktor i urbansosiologien var Chicagoskolen eller humanøkologien. Humanøkologiens problem var å forklare hvordan menneskene tilpasset seg sine omgivelser. Den teoretiske bakgrunn ble utarbeidet i Chicago i 1920- og 30-åra. I 1925 ga Robert E Park, Ernest Burgess og Roderick McKenzie ut boka *The City* (Park m fl 1925). Her ble det gitt en generell ramme for en økologisk teori om byen. Boka var blant annet basert på en artikkel som Park allerede hadde utarbeidet i 1915 (Park m fl op cit). Terminologien ble lånt fra biologien. Og tankegangen var darwinistisk inspirert. Økologi og økosystem var nøkkeltbegreper. Park framholdt at den grunnleggende relasjonen mellom mennesker var konkurransen.

Byen ble for disse samfunnsforskerne det “dammen” var for biologene, avgrenset og sosialt isolert fra andre områder. Det som skjedde i bysamfunnet ble karakterisert ved hjelp av biologiske termer som blant annet symbiose, dominans og invasjon. De mente at det samme prinsipp gjaldt for alle bysamfunn. Gjennom kampen for overlevelse tvinges de enkelte befolkningsgrupper til å finne nye områder når ressursene på det stedet de er uttømmes. Dette resulterer i en økning i arbeidsdelingen og en romlig bevegelse hvor alt og alle søker en best mulig lokalisering. På denne måten dannes et mønster av “naturlige områder”, som kjennetegnes ved en bestemt nærings- og befolkningsstruktur.

Chicagoskolens empiriske undersøkelser viste at samfunnsorganisasjonen i den biologiske sfæren ble bestemt av sentrumsområdets dominans over hele det urbane området. Forskjeller i arealbruk, demografiske og sosioøkonomiske strukturer, tegn på biologiske og sosiale abnormiteter i ulike områder av byen, er alle funksjoner av avstand fra det dominerende sentrum. På basis av disse resultatene formulerte Burgess teorien om byenes konsentriske utvikling (Pioro 1971:304).



Han brukte de biologiske analogiene i sin teori om byvekst (i Park m fl 1925). Burgess mente at denne veksten best lot seg illustrere ved hjelp av en serie konsentriske sirkler. Modellen uttrykker at en by organiseres i soner som er atskilt fra hverandre med hensyn til alder og funksjon. Den hovedsakelige delen av byens ekspansjon, som Burgess kaller suksesjon, skjer ved at befolkningen i en indre sone utvider sitt område ved å invadere neste sone. Ifølge Burgess er denne invasjonen resultat av organisasjon og desorganisasjon, analogt til kroppens stoffskifteprosess. Organisasjon og desorganisasjon står i gjensidig forhold til hverandre og arbeider mot en likevektstilstand. En moderat grad av desorganisasjon blir en nødvendighet for reorganisering, det vil si for en tilpasning til et harmonisk bysamfunn, mener han.

Det som ifølge Burgess forstyrrer byens sosiale stoffskifte, er den store tilstrømmingen av mennesker og de bevegelsene dette forårsaker gjennom alle byens soner. Bevegelsen eller mobiliteten, som han også kaller det, er hovedbegrepet for å forklare forandringer i byen. Burgess definerer mobilitet som en forandring i bevegelser (“*movement*”) ut fra en respons på en ny stimuli. Dette sier han er nødvendig for menneskets eksistens. Han mente at det beste mål på mobilitet var grunnverdien. Gjennom empiriske studier, hovedsakelig i Chicago, mente han å finne en tydelig proporsjonalitet mellom mobilitet og grunnverdi. Grunnverdien avtar fra sentrum og utover, og blir bestemmende for hvilke funksjoner som etableres i de ulike sonene. Blir mobiliteten for høy, resulterer dette i at primærkontrollen brytes ned, og en kan risikere at det utvikles områder “... *of demoralization, of promiscuity, and of vice*” (Park m fl 1925:59).

### 3.2.3 Urbanisme som livsstil

Louis Wirth videreførte Chicagoskolens program for urbansosiologi i sin kjente artikkel *Urbanism as a way of life* (Wirth 1938). Man kan si at han i større grad “menneskeliggjør” humanøkologiens urbanteori.

Wirth definerer byen som et relativt omfattende tettbebygd og permanent samfunn, bebodd av en sosialt sett heterogen gruppe av mennesker (Wirth 1938). Sosiologiens sentrale problem er, ifølge Wirth, å undersøke hvilke former for sosial aktivitet og organisasjon som er typiske for utviklingen av byen. Med utgangspunkt i befolkningens størrelse, dens tetthet og heterogenitet, diskuterer han urbaniseringsprosessen. Disse tre variablene behandler han uavhengig av hverandre.

Når Wirth drøfter befolkningens størrelse, legger han vekt på at mengden av mennesker er så stor at det i svært mange tilfelle bare vil være snakk om overflatiske møter mellom dem. Mennesker møtes i fragmenterte rollesituasjoner, og sekundærrelasjonene er viktigere enn de primære.

Inspirert av Simmel nevner Wirth også den likegyldighet og blaserthet bybeboerne viser i sine relasjoner som et nødvendig “kunstgrep” de bruker for å gjøre seg immune mot andres personlige henvendelser og forventninger<sup>3</sup>. Kontaktene er først og fremst preget av nytte – av at noe skal oppnås. Dermed utelukkes den personlige og emosjonelle siden ved menneskelig samvær, og dette, mener Wirth, konstituerer det sosiale tomrom eller den anomi som Durkheim taler om, når han forklarer de forskjellige formene for sosial desorganisasjon.

Arbeidsdelingen og spesialiseringen har også med befolkningens størrelse å gjøre – at det fins et stort nok marked som basis. Aktivitetene er avhengige av hverandre, og dette medfører også en ustabilitet i bysamfunnet.

Wirth sier at klokken og trafikklyssignalene symboliserer den samfunnsorden som råder i den moderne urbane verden. På samme måte som Simmel vektlegger han tiden og punktligheten som samfunnsmessige organiserende faktorer.

Befolkningstettheten skaper konkurranse om plassen, om rommet. Områdene tas i bruk til den type virksomhet som gir best mulig økonomisk avkastning. Dermed oppstår både økonomisk og sosial segregasjon. Byen blir funksjonsdelt, og det utvikles klassebestemte boligområder. Byen gir på den ene siden befolkningen mulighet til å utvikle sine spesielle talenter gjennom å tilby et mangfoldig produksjonsliv, samtidig som den skaper upersonlighet gjennom produksjonsprosessens massekarakter og standardiseringskrav.

Ut fra disse tre hovedkategoriene – antall mennesker, befolkningstetthet og grad av heterogenitet – kan urbanismen som livsform analyseres henholdsvis ut fra en økologisk synsvinkel, som en sosial struktur, et antall sosiale institusjoner og et typisk mønster av sosiale relasjoner og som et sett holdninger som framkommer i typiske former for kollektiv adferd og som er underkastet karakteristiske sosiale kontrollmekanismer.

### **3.2.4 Problemer knyttet til oppfatningen om byen som skapende kraft**

Chicagoskolen hadde stor innflytelse på den videre utvikling av den urbane sosiologien (for eksempel Redfield, Hawley, Gans). Etter hvert kom det også en god del kritiske betraktninger om hvilke begrensninger som lå i en slik teori om bysamfunnet (blant annet oppsummert i Saunders 1989).

Chicagoskolens representanter betraktet byen som en apriorisk kategori, en ting i seg selv som kan forstås uten referanse til andre historiske og strukturelle forhold. Innflytting til byen blir analysert ut fra den betydning den har for byens organisasjon og vekst. Årsaken til innflytting blir for eksempel ikke analysert. Teorien er vanskelig generaliserbar, fordi den baserer seg på et statisk geometrisk mønster med nødvendig utvikling fra et sentrum. På sett og vis er det et forsøk på å presse empirien ned på en idealtipe. Chicagoskolens bruk av naturvitenskapelig terminologi innebærer åpenbare farer for reduksjonisme. Sosiale relasjoner er noe kvalitativt forskjellig fra biologiske prosesser og kan vanskelig sammenliknes.

Simmel har blitt kritisert for å blande fysiske og sosiale faktorer, henholdsvis byens størrelse og arbeidsdeling og pengeøkonomi, i sin forklaring av den urbane personlighet (Saunders 1989). Herbert Gans (1967) mente at Wirth bedre kunne forklart de forskjeller han finner ved å trekke inn variable som klasse og livs-syklus enn fysiske størrelser som størrelse, tetthet og homogenitet.

### 3.3 Byen som sosialt produkt

#### 3.3.1 Byen som sted for industrialisering

Utviklingen av kapitalismen gjennom industrialisering og urbanisering gjorde at byen og forhold mellom byer i form av produksjonssteder og markeder kom i fokus på en ny måte. For Karl Marx var byen stedet og framtredeformen for den framvoksende industrialismen og kapitalismen. Rommet og den romlige organisering var et produkt av den økonomiske utvikling og den kapitalistiske produksjonsprosessen (Marx 1970). Rommet opptrer også i form av avstand, som kan omgjøres til tid, penger og profitt. Tid blir dermed en begrunnelse for destruksjon av rommet. Transport av varer blir en del av produksjonsprosessen, og infrastrukturen bidrar på den måten til akkumulasjon av kapital.

Det sosiale livet i byene var et tema som Engels tok opp i sin analyse både av boligspørsmålet og av boligforholdene til den engelske arbeiderklassen (Engels 1970, 1972). Både for Marx og Engels var det kapitalismen, ikke byen eller det urbane som var analyseobjektet (Saunders 1989). Byen var fylt med elendighet, dårlige boligforhold og utbytende arbeidsforhold for lønnsarbeiderklassen, samtidig som det i byen også skjedde en skarp polarisering mellom klassene. Byene ble arnestedene for klassekamp og fagorganisering blant arbeiderne. Og byen blir arenaen for “den nye tid”. Marx og Engels (1957:33-34) skriver i det kommunistiske manifestet: *“Borgerskapet har lagt landsbygd under byens herredømme. De har skapt veldige byer, det har i høy grad økt bybefolkningens tallmessige styrke i forhold til landbefolkningen og således revet en betydelig del av befolkningen bort fra landlivets sløvhet.”* Selv om Marx og Engels ikke utviklet noen spesifikk teori om den kapitalistiske by, la de grunnlaget for viktige bidrag til å forklare byutvikling og det urbane liv. Deres utgangspunkt var at enkeltaspekter eller fenomener ved den samfunnsmessige virkelighet ikke kan analyseres uavhengig av den totaliteten av sosiale relasjoner de inngår i (Saunders 1989). Byen kan ikke ses som et lukket system eller det urbane som noe løsrevet fra andre samfunnsmessige forhold. Utgangspunktet for deres analyser var de materielle forholdene i samfunnet. Byens romlige organisering er både et resultat av og en betingelse for en bestemt produksjonsmåte. Utvikling av byen skjer med utgangspunkt i endring av produksjonsmåten.

Byen blir dermed en arena for kamp om ressursene.

#### 3.3.2 Produksjonens og reproduksjonens organisering i byen

I boka *The Urban Land Nexus and the State* (1980) tar Allen Scott utgangspunkt i den kapitalistiske produksjonsmåten, med motsetning mellom arbeid og kapital, når han analyserer byen. Framveksten av staten i det kapitalistiske samfunn er en nødvendighet for å regulere forholdet mellom arbeid og kapital for at systemet skal reproduseres.

De tre hovedelementene i byen er produksjon, reproduksjon og sirkulasjon. Produksjons- og reproduksjonssfærene er forbundet via områder reservert for sirkulasjon. Disse tre sfærene er gjensidig avhengige av og knyttet til hverandre gjennom kampen om knappe arealer. Scott mener at det er den spesielle betydningen grunnverdien har for lokaliseringen av de tre elementene som er fokus for

det urbane problem. Det er dynamikken mellom dem han har som sitt studieobjekt.

I produksjonssfæren skiller Scott mellom industri, kontor og handel/service. Disse forskjellige typene av produksjon har ulike lokaliseringskrav. Scotts hypotese er at økt kapitalintensitet i produksjonsteknologien fører til en lokalisering i større avstand fra sentrum. Desentralisering av industrien i de vestlige byene bruker han som eksempel.

I store deler av det 19. århundre og dels også i det 20. har en stor andel av industrien bestått av tungindustri. På grunn av transportutgiftene lokaliserte gjerne bedriftene seg nær kommunikasjonsknutepunkter med mulighet for både sjø- og jernbanetransport. Etter at bilen ble vanlig, ble også bedriftene mer lokaliseringsmessig uavhengige.

Kontorbedrifter som er arbeidskraftintensive og avhengige av ansikt til ansikt-kontakt er tradisjonelt blitt lokalisert sentralt. Utviklingen innenfor kommunikasjonsteknologien har imidlertid også gjort disse bedriftene mindre avhengige av en sentral lokalisering. I den senere tid har det derfor skjedd en viss desentralisering også av slike virksomheter, noe som har bidratt til spredning av byen.

Handel og service er spredt over hele byen, men hovedtyngden ligger i sentrum. Det avgjørende lokaliseringsargumentet for denne typen virksomhet er kundenes mulighet til å nå tilbudet. Derfor har transporttilbudet stor betydning for lokaliseringen.

Reproduksjonssfæren er knyttet til boligområdenes organisering og de sosiale konsekvensene det har. Klassedeling, segregasjon og dermed relativt homogene boligområder gir opphav til klassespesifikk sosialisering, dannelse av sosialt homogene nettverk og tildeling av bestemt sosial status.

Scott betrakter sirkulasjonssfæren, det urbane transportsystem, som et nøkkel-element fordi den forbinder produksjons- og reproduksjonssfæren. Om den urbane transporten sier han at “... *it is the essential medium that integrates the urban land nexus (a system of differential locational advantages) into a functioning totality.*” (Scott 1980:129). Koplingen mellom offentlige og private interesser er tydelig innenfor denne sfæren. Dette illustreres godt ved utviklingen av bilismen. I sin karakter er eie og bruk av bil privat. Men bilkjøring er i høyeste grad vanskelig uten offentlig innsats i form av vegbygging. Investeringer i og offentlige subsidier av transportapparatet har fordelingseffekter. Forbedrete kommunikasjoner øker grunnverdien, og subsidierte transporten reduserer kostnadene i vareproduksjonen.

Han mener at når det investeres i offentlig transport, er det ikke brukerne som nødvendigvis har den største nytten av det, men i første rekke grunneierne.

Fordi det er private aktører som handler innenfor disse tre sfærene, vil det oppstå negative konsekvenser som krever kollektive løsninger eller handlinger. Innenfor produksjonssfæren kan dette dreie seg om forurensning av luft og vann. I reproduksjonssfæren vil for eksempel spredning av befolkningen føre med seg biltrafikk som gjør områdene dårlige å bo i. Sirkulasjonssfærens organisering kan medføre negative konsekvenser både i form av direkte forurensninger og som mangel på offentlige transporttilbud for enkelte grupper.

Scott mener at kollektive handlinger er nødvendige for å løse sosiale problemer som ligger utenfor de private handlingsmuligheter, men som er viktige for at det kapitalistiske system skal overleve. Helse- og skolevesen og et kollektivt transporttilbud er eksempler på dette.

Ved hjelp av kollektive handlinger eller virkemidler prøver en å løse problemer som er skapt av private handlinger og beslutninger. Særlig må disse være svar på konflikter og dilemmaer knyttet til husholds og bedrifters arealbruk, for eksempel geografisk spredning innenfor et bysamfunn.

### 3.3.3 Kollektivt konsum er knyttet til byen

Manuel Castells (1977) har en tilsvarende tilnærming i sin analyse av byens problemer. Castells hypotese er at konsentrasjonen av kapital og mennesker, knapphet på ulike typer ressurser og tilbud, skjerper kampen om godene i byen. Castells mener at kampen er spesielt knyttet til konsumsfæren. Han sier at byen er den viktigste boenheten for arbeidskraften og for dens reproduksjon, og hevder at arbeidskraften er organisert rundt *kollektivt* framfor privat konsum.

Hva er så kollektivt konsum?

For Castells betyr kollektivt konsum en konsumprosess som er nødt til å ha en kollektiv organisering og forvaltning på grunn av problemets vesen og størrelse (Castells 1977). Konsumprosessen er underordnet kapitalens behov og interesse, men kapitalen er ikke i stand til å dekke alle de behov som oppstår på en slik måte at alle kan ha nytte av det – for eksempel boligutbygging, helsetjeneste, utdanning, transport osv. Tilfredsstillelsen av disse behovene er imidlertid nødvendig, også for kapitalen med tanke på reproduksjon av arbeidskraften. Tilgang på skikkelig bolig er nødvendig for å kunne øke arbeidskraftens produktivitet, men ingen enkelt kapitalist, ingen enkelt bedrift, er fullt ut i stand til å stå for hele boligforsyningen, sier Castells. Derfor må staten (de offentlige myndigheter) tre inn i bildet. Kollektivt konsum vil i praksis si de fleste offentlige tjenestene (skole, vannforsyning, kloakkanlegg, transport osv).

Disse tjenestene er ofte i konkurranse med de privat produserte varer og tjenester, for eksempel kollektiv transportbruk i forhold til privat bilbruk.

I motsetning til individrettet konsum, hvor aktørens deltakelse, ifølge Castells, bestemmes av klasse og inntekt, ligger det i kollektivt konsum mulighet for en viss uavhengighet av klassetilhørigheten (Castells 1978).

Innebygget i kollektivt konsum er det muligheter for utvikling av en bred sammensatt politisk organisering, mener Castells. Dette vil være en organisering knyttet til kollektivt konsum, men kan ofte framtre som en “bybevegelse”, til dels på tvers av klasseskiller. Aksjoner mot sanering, for bedre trafikkmiljø og for steder å være, er alle eksempler på slik organisering.

Castells definerer denne prosessen som urban av to hovedårsaker. For det første mener han at i det avanserte industrisamfunnet skjer en sentralisering, en romlig konsentrasjon av arbeidskraften til byer. For det andre struktureres byen, rommet, etter det kapitalistiske samfunns behov med hensyn til arbeidskraftens reproduksjon. De kollektive konsummidler, som for eksempel sykehus, skoler, veger osv,

har en spesifikk romlig plassering. Organisering av disse konsummidlene i rommet spiller derfor en stor rolle for arbeidskraftens reproduksjon. Ut fra dette kan en dermed spørre: Hva er lokalisert hvor til beste for hvem?

Castells sier at for å analysere rommet som et uttrykk for det sosiale system, må en studere rom formet av elementer fra de økonomiske, politiske og ideologiske nivåene, forbindelsene mellom dem og den sosiale praksis de er opphav til.

Han operasjonaliserer de ulike nivåer og disse forhold til byrom på følgende måte:

*Økonomisk nivå:*

1. Produksjonen – rom som brukes av aktiviteter som produserer varer og tjenester (fabrikker, kontorer).
2. Konsum – rom som brukes av aktiviteter som angår individuelt og kollektivt konsum (kommunale boliger, offentlige tjenester).
3. Nytte – interaksjonsrom mellom 1 og 2. For eksempel offentlige veger og kollektivt transporttilbud.
4. Administrasjon – rom brukt av regulerings- og kontrollaktiviteter i forbindelse med 1, 2 og 3, kommunal administrasjon, byplanlegging.

*Politisk nivå:*

1. Institusjonelt system og dets romlige uttrykk, for eksempel kommune–bydel.
2. Administrasjonsprosess – regulering av økonomisk organisering.

*Ideologisk nivå:*

1. Organisering av rom gjennom et nettverk av tegn og symboler, for eksempel gjennom sosial markering av boligområder og dermed segregering på ulike måter.

Den sosiale organisering av rommet på et bestemt tidspunkt bestemmes av aktørenes handling og kamp innenfor og mellom de forskjellige nivåene. Her kommer kampen om de kollektive konsummidler inn. I tillegg vil også de tidligere tiders fysiske overleveringer påvirke den sosiale organisering og bruk av rommet eller byen. Han sier at organiseringen av rommet blant annet kan forstås: *“By the persistence of ecological spatial forms created by earlier social structures. These forms are articulated with the new forms, thus producing ever specific concrete situations. By the differential action of individuals and social groups on their environments; this action is determined by the social and spatial membership of these groups, but may produce new effects, from the fact of the specificity of the system of interactions.”* (Castells 1977:127).

Følgende eksempel illustrerer Castells poeng:

Dagens lokalisering av boliger og arbeidsplasser i Oslo er blant annet resultat av etterkrigstidens økonomiske vekstperiode og boligmangel, som krevde bygging av mange boliger på kortest mulig tid. Det teknologiske nivået ga muligheter for det, og både det økonomiske og det politiske nivå representerte en klar teknisk/økonomisk rasjonalitet. På det ideologiske nivå var det generell vekstoptimisme og blant annet funksjonalistiske ideer i arkitekturen som la grunnlaget for en slik spredning av byen.<sup>4</sup> En annen faktor som også spilte en viss legitimerende rolle

for denne lokaliseringspolitikken, var idealet om hjemmehusmoren. En lang arbeidsreise for mannen kunne aksepteres når kvinnen ikke hadde lønnsarbeid og samtidig ansvaret for mesteparten av arbeidet i hjemmet.

Dagens situasjon er annerledes. Det økonomiske liv har redusert veksttakt, befolkningen i Oslo gikk ned mellom 1970 og 1990, og stadig flere kvinner går ut i arbeidslivet. Men fremdeles gjør kvinnene mesteparten av arbeidet i hjemmet. Den fysiske lokaliseringen av boliger og arbeidsplasser kan derfor være en ekstra barriere for kvinner som er eller ønsker å bli yrkesaktive. Den fysiske strukturen kan dermed betraktes som et "ideologisk-kulturelt" etterslep fra den tid da især gifte, kvinner i liten grad var yrkesaktive.

Castells er noe tvetydig i oppfatningen av rommets betydning for de sosiale forhold. På den ene siden forkaster han rommet som selvstendig forklaringsfaktor, samtidig gir han det en form for historisk betydning ved at han sier det ligger "overleverte" sosiale praksiser i de romlige strukturer "*Socially speaking, space, like time, is a conjuncture, that is to say, the articulation of concrete historical practices.*" (Castells 1977:443).

For de aller fleste bybeboere er det en sterkere tendens til at alle aktiviteter blir stadig mer spredt, både bolig, arbeid, rekreasjon, service m.v. Dette betyr en større daglig avhengighet av transport. Denne avhengigheten skaper nye skiller og danner grunnlag for motsetninger, sier Castells (1978). Nødvendigheten av en kollektiv løsning på problemet finner en mye sterkere innenfor transport enn for eksempel innenfor boligforsyningen, hvert fall i Norge. Forholdet mellom marked og stat (kollektiv) er klart uttrykt ved de ulike transportmidlene: de individuelle, knyttet til markedet (bare delvis – biler trenger veier, som er kollektivt tilveiebrakt), og de kollektive, som i varierende grad er finansiert av det offentlige. Det spesielle ved transport er at en stor del av befolkningen bruker både de individuelle og de kollektive transportmidlene, og transport er dermed en blanding av stat og marked.

Castells hevder at hver av disse typene av transport skaper spesielle problemer som rammer sosialt skjevt.

Han mener at for kollektivtransporten er hovedproblemet den ekstreme avhengigheten av den sosiale funksjonen som har gjort den nødvendig, det vil si de daglige reisene fra bolig til arbeid konsentrert i tid og rom for store deler av lønnsarbeidere. Ifølge Castells er kollektivtilbudet etablert i henhold til næringslivets tidsskjemaer. Tilbudet er fastlagt for å løse problemet med den romlige fordelingen av arbeidsplassene i forhold til boligene snarere enn å øke den intraurbane reisemuligheten for befolkningen generelt.

Castells hevder at kollektivtransporten blir assosiert med ubehag, trengsel, tvangsmessig tidsplanlegging og til dels også med usikkerhet og angst. Med dette som utgangspunkt tenker passasjerene bare på å unnsnippe ubehaget og på muligheten for uhindret og ubegrenset mobilitet (Castells 1977). "Behovet" for individuell transport er på den måten skapt, og markedet er der, klart til å tilfredsstille konsumentens etterspørsel. Bilen blir symbolet på individuell frihet. Når syklusen er startet, er det umulig å stoppe den. Byer eksploderer under vekten av de individuelle reisemønstrene, sier Castells. Kjø og trengsel er en konstant plage, og trafikken er en viktig årsak til forurensning. Enorme investeringer i vegbygging

øker kontinuerlig, uten at det løser problemene som skapes<sup>5</sup>. Trafikkulykker blir akseptert som en nødvendig massakre. Bilen, en sosial absurditet, ifølge Castells, er på samme tid et av de sterkeste mytiske symboler på individuell frihet<sup>6</sup>.

Behovet for bil som et transportmiddel, nødvendiggjort av urban organisering og av måten den kollektive transporten er ordnet på, er på sin side en ny kilde til ulikhet. På den ene siden vil inntektsnivå bestemme kvaliteten på kjøretøyet og fysisk og psykisk mestring muligheten til å bruke den. På den andre siden skaper bilen nye kilder til diskriminering. Alle de som ikke eier bil blir handikappet fordi den intra-urbane transporten er basert på individuelle løsninger. Dette gjelder for ungdom, barn, gamle, og til dels kvinner, syke og for alle dem som ikke har bil. Castells mener at dette viser hverdagsformene av undertrykking og sosial ulikhet innenfor kapitalismen.

For å studere transport i et sosiologisk perspektiv, foreslår Castells følgende: *“Rather than set out from transport, or even from the traffic system, we should therefore, by reversing the perspective, consider methodically each of the possible transfers within the urban structure and show their different forms of spatial realization, according to the interaction between the structural content of each transfer, the historical specificity of the space in which it is realized and the social differentiation of the process in question.”* (Castells 1977:192).

Det er de samfunnsmessige strukturer Castells tar utgangspunkt i når han snakker om dagliglivets reiser. Det er forholdet mellom produksjon og reproduksjon og den romlige realisering av disse han analyserer, aktørene er ikke synlige i hans skjema. Castells mal for å studere transport i et sosiologisk perspektiv inneholder fem dimensjoner:

1. Kartlegging av type forflytning, det vil si arbeidsreiser, fritidsreiser, tjenestereiser osv. Castells setter opp et skjema som viser mellom hvilke elementer (produksjon, konsum, administrasjon, bytte) forflytningene foregår.
2. Forflytningenes forskjellige romlige uttrykk, det vil si hvor i byrommet de ulike forflytningene foregår.
3. Dette skal gjøres i henhold til sammenhengen mellom de strukturelle elementene, det vil si om reisene er kjedet sammen på en bestemt måte, eller om de for eksempel har faste startpunkter.
4. Det historisk bestemte, det vil si hvordan byens struktur er organisert opp gjennom historien. Dette gjelder antakelig også infrastrukturen og transportsystemet. Det interessante i denne sammenhengen er bruksverdien av de kollektive godene.
5. De sosiale forskjellene i disse forflytningene, det vil si hvilke klassemessige og andre sosiale forskjeller, for eksempel kjønnsmessige (noe Castells ikke nevner), som fins når det gjelder transport og reiseaktivitet.

Det er i hovedsak denne malen jeg vil følge i de empiriske analysene av de daglige reisene. Senere i kapitlet skal jeg komme inn på noen av de modifikasjonene jeg gjør i forhold til å knytte produksjon og reproduksjon sammen.



### 3.3.4 Kritikk av teorien om det kollektive konsum

Castells teori om kollektivt konsum har vært gjenstand for mye kritikk fra ulike hold. Flere har pekt på at kollektivt konsum og kollektive konsummidler er ikke noe spesifikt urbant (Gottdiener 1988, Saunders 1989). Statens eller andre offentlige myndigheters inngripen for å sørge for deler av reproduksjonen, har mer med allmenn velferdspolitikken enn med et særskilte byspørsmål å gjøre. Saunders kritiserer Castells for å ikke å utvikle en teori om rommet, men en teori om prosesser som finner sted i en romlig kontekst (Saunders 1989). Andre igjen har pekt på Castells statsbegrep, som bygger på Poulantzas noe endimensjonale oppfatning av staten (at staten kun representerer den dominerende kapitalistklasse), vanskeliggjør hans analyse av det kollektive konsum (Bundgaard 1985).

Castells sier, som nevnt over, at selv om den romlige analysen må ta utgangspunkt i de sosiale forhold, vil den romlige strukturs utvikling også bli preget av dens tidligere utvikling. Utviklingen skjer alltid ut fra en allerede formet helhet med gitte fordelinger av utnyttede og utnyttbare ressurser, av produktive og reproduktive aktiviteter, transport- og kommunikasjonskanaler etc. Utviklingens retning må derfor forstås som resultatanten av den sosiostrukturelle utviklings samspill med den romlige struktur. Gottdiener (1988) og Bundgaard (1985) kritiserer Castells for ikke å se dette fullt ut, men sier at han i stedet snakker om det generelle i kapitalens konsentrasjon, uten å gå inn på det konkrete.

Castells kritiseres også for å skille produksjon fra reproduksjon/konsum, som er dialektiske begreper. En annen innvendig, som er knyttet til begrepet om de kollektive konsummidler, er at flere av de eksemplene Castells selv nevner, som infrastruktur, veier, kloakknnett m v, i like stor grad er knyttet til og er en betingelse for produksjon som for konsum.

Ifølge Tonboe (1993) er Castells selv sin mest kritiske kritiker. I boka *The City and the Grassroots* fra 1983 har Castells frigjort seg fra den strukturalistiske marxismen og forkastet perspektivet med et system uten aktører. Jeg kan imidlertid ikke se at hans forhold til det romlige har endret seg vesentlig utover at aktørene har blitt synlige. Han sier: *“Such is the theoretical challenge we have discovered in our historical journey: how to understand the production of cities and urban meaning as a collective and permanently open process between historical social actors. If this mechanism is real, if it actually represents the underlying source of social change and social reproduction of urban systems, we should also be able to discover a similar logic in a variety of social contexts whose historical proximity to the observer will make it possible for a more systematic analysis of the process through which people produce cities as they make history.”* (Castells 1983:72).

### 3.4 Samspeillet mellom sosiale forhold og materielle strukturer

Dag Østerberg uttrykker i klartekst det Castells og Scott antyder – at det er samfunnets materielle strukturer som formidler herskeforholdet mellom samfunnsklassene (Østerberg 1971). I en kritisk merknad til Webers maktbegrep sier han: *“Der finnes en tredje form for maktutøvelse, og det er en form som til og med er den viktigste i vårt samfunn: Makt som utøves på grunnlag av andres avmakt, formidlet ved materiell-strukturene. Det er denne formen for maktutøvelse som gjør at de beherskede møter tvangsmakt uten vold, ja, sjelden eller aldri møter makten i det hele tatt, men bare sin egen avmakt.”* (Østerberg 1971:57).

Østerberg definerer materiell-strukturer som samfunnets materielle oppbygging, det vil si gjenstander og ting som vi lever i og omgir oss med. Han bruker Sartres begrep – det trege handlingsfelt – for å betegne den helheten av gjenstander som alle sosiale relasjoner utspilles på bakgrunn av. Han sier *“... storparten av menneskers virksomhet består i å være i forbindelse med praktiske, trege gjenstander.”* (Østerberg 1971:63). Disse “trege, praktiske” gjenstandene, som for eksempel boliger, veier, biler og andre transportmidler, fungerer som formidlere mellom alle medlemmer i ethvert samfunn. Det trege handlingsfelt er dannet gjennom den menneskelige historie og legger føringer på handlingene som utspilles innenfor dette feltet. Det er en medaktør som ikke nødvendigvis er synlig eller merkbar til enhver tid. Det kan muliggjøre og vanskeliggjøre bestemte handlinger, og det er særlig i det siste tilfellet at de materielle strukturers betydning bevisstgjøres for den som handler.

Østerberg mener at både følelser, forventninger og forhåpninger er betinget av gjenstandene i de trege handlingsfelt, og ideer viser hen til og svarer på en struktur av praktiske og trege gjenstander.

Materiellet er en syntese av materien og tegn aspektet. Det betyr at det kan analyseres tosidig. Det kan analyseres fra tegn til materialitet og fra materialitet til tegn. Materiellet er på den måten kommunikativt, og det kan både kommunisere og hindre formidling.

Østerberg sier at det som skiller materiell fra materie, er at materiellet bærer preg av handling, noe som materien ikke gjør (Østerberg 1986). *“Materie preget av praksis er materiell. Materiellet viser både hen til fortiden og til framtiden. Når den viser tilbake til fortiden, er materiellet spor. Når det viser framover til framtiden, er den en indikasjon, det vil si det anviser mulige (eller nødvendige, eller tvingende osv.) handlinger som tar materiellet i bruk.”* (Østerberg 1986:71).

På samme måte som Castells peker Østerberg på historiske praksiser som er nedfelt i det materielle (Castells betegner det romlige). Sitatet viser imidlertid også at anvisningen av materiellets framtidige bruk langt fra er entydig. Østerberg hentyder både en mulighets-, en nødvendighets- og en tvangsstruktur. Det kan muligens tolkes dit hen at de materielle strukturer oppleves og brukes forskjellig etter hvilken sosial gruppe en tilhører, etter hvor godt “tilpasset” de materielle strukturene er.

Dagens fysiske byform eller byens materielle strukturer er i stor utstrekning eldre enn de livsformer som utspilles der. Den sosiale organisering av liv og arbeid er i stadig endring, og likedan de sosiale institusjoner. Endringen i de sosiale strukturer foregår i samspill med de materielle strukturer. Dag Østerberg sier at “... *den overveiende del av den sosiale interaksjon er materiellformidlet.*” (Østerberg 1977:13) og videre “... *materiellet deltar på en måte i samfunnslivet ved siden av, sammen med og i strid med menneskene.*” (Østerberg 1980:272). Ut fra min tolkning over, vil derfor noen “levemåter” være bedre tilpasset eller ha bedre forutsetninger for utfoldelse innenfor bestemte materielle strukturer enn andre.

Østerberg peker på at separeringen av boliger og arbeidsplasser og spredningen av bybebyggelsen ut fra det funksjonalistiske byplanleggingsideal hadde klasse-messige konsekvenser. “*Denne struktur er i seg selv et hinder for proletariatets forenede virksomhet, bykjernen utelukker lønnsarbeiderne og henviser dem til å dra bort etter arbeidstid, og gjør det likeledes tyngre for dem å møtes til offentlig virksomhet etter at de har vært hjemme og hvilt seg, spist osv.*” (Østerberg 1971:45).

De materielle strukturer har innvirkning på hvilke muligheter ulike samfunnsmedlemmer har for å kunne handle innenfor en by. Det vil bety at også transport-systemet som en del av den materielle struktur kan formidle maktmessige forhold mellom samfunnsinteresser og være til større nytte for noen grupper enn for andre.

## 3.5 Urbanteori og kjønn

### 3.5.1 De kjønnsløse teorier

De teoriene/teoretikerne som jeg har presentert tar ikke spesifikt opp spørsmålet om kjønnsforskjeller. Det har vært hevdet at i de “store” teorier om utvikling av det moderne urbane samfunn, eller *male-stream*-teorier, har kjønnsdimensjonen vært oversett (Walby 1990, Weisman 1992, Kulawik 1992).

Lyn Lofland (1975) kritiserte community-tradisjonen (arvtakerne etter Chicagoskolen) i bysosiologien for ikke å se kvinner som handlende subjekter i sine studier. Hun sier at kvinner er bare der, som en eller annen bakgrunnsfigur.

Castells formål med teorien om kollektivt konsum er å forklare det urbane systems struktur. Kollektivt konsum settes lik reproduksjon, og kampen om kollektivt konsum knyttes til reproduksjon. Reproduksjonsbegrepet blir imidlertid innsnevret når det bare ses i forhold til konsum og ikke de andre delene av reproduksjonen. Man kan snakke om tre nivåer av reproduksjon; den biologiske, reproduksjon av arbeidskraft (inkludert konsum) og sosial reproduksjon av betingelsene for produksjonen som helhet. Begrepet kollektivt konsum utelater både den biologiske reproduksjon og forholdene for reproduksjon innenfor familien. Castells ser dermed bort fra forholdet mellom kvinner og menn innenfor ekteskapet (samboerskapet).

Dette reflekterer den ideologiske delingen av det sosiale liv i en privat og personlig og et offentlig og sosialt domène. Det private er lokalisert utenfor den sosiale produksjonen og dermed irrelevant for reproduksjon av sosiale relasjoner. Ekteskap og familie, området for ubetalt kvinnelig arbeid, ligger innenfor den private

sfære. For å få en helhetlig forståelse av kvinners og menns liv innenfor det urbane samfunn, er det viktig å se disse to sfærene i sammenheng, offentlig og privat, produksjon og reproduksjon.

Det samme problemet oppstår i Castells skjema for persontransport og undersøkelser av reiser. Castells to hovedelementer for persontransport er produksjon og konsum. En slik måte å dele inn byens reiseaktivitet på virker tilslørende på hva som faktisk foregår. Reiser som foretas av kvinner, som i stor utstrekning er knyttet til den reproduktive sfære, slik som å følge barn til barnehager o l, innkjøp av dagligvarer og besøk, vil i Castells skjema bli klassifisert som forflytninger mellom konsumelementer.

Ser man hans skjema i et kjønnsperspektiv, kan man si at det har en mannlig slagside, fordi det er såpass konsentrert om produksjonssfæren og knytter reproduksjon utelukkende til konsum. Det betyr at det arbeidet som gjøres i hjemmet og i tilknytning til barn ikke defineres som arbeid, men som konsum. Likeledes vil reisene som har sammenheng med disse gjøremålene også defineres som konsumreiser. Dette vil også få betydning i diskusjonen om tilgjengeligheten til transport og hva som er den nødvendige og viktige transporten.

Sitatet under viser at Castells ser klart betydningen av det ubetalte husholdsarbeidet som kvinner i byene gjør: *"... the feminist movement is threatening the very logic of urban structure, for it is the subordinate role for women which enables the minimal 'maintenance' of its housing, transport and public facilities. In the end, if the system still 'works' it is because women guarantee unpaid transportation (movement of people and merchandise), because they repair their homes, because they make meals when there are no canteens, because they spend more time shopping around, because they look after others' children when there are no nurseries, and because they offer 'free entertainment' to the producers where there is a social vacuum and an absence of cultural creativity. If these women who 'do nothing' ever stopped to do 'only that', the whole urban structure as we know it would become completely incapable of maintaining its functions. The contemporary city also rests upon the subordination of 'women consumers' to the 'men producers'. The subversive nature of the feminist movement is not due to its demands for more nurseries, but to the refusal henceforth onwards to look after anything at all!"* (Castells 1977:177-178).

Denne observasjonen eller erkjennelsen fra Castells betyr ikke at han tar opp problemstillingen videre i sitt arbeid.

For kvinner i bysamfunnet er det imidlertid ikke snakk om enten konsument eller produsent, enten tilhørende den reproduktive eller den produktive sfære, kvinner er både og – og de er i en slik kombinasjonssituasjon i større utstrekning enn det menn er.

Det Castells imidlertid har rett i, er at det er produksjonen som har underlagt seg reproduksjonen, og at dette også preger de materielle strukturene i bysamfunnet, slik som for eksempel transportens infrastruktur og tidsorganisering. Dette er også et viktig poeng hos Scott. Men ingen av dem ser at oppsplittingen av det bymessige rom i produksjon og reproduksjon også reflekterer den kjønnsmessige arbeidsdelingen mellom kvinner og menn.

Hvordan kan så kjønnsdimensjonen knyttes til diskusjonen om rom?

### 3.5.2 Rommets mangesidighet

Rommet kan ses som en sosial konstruksjon som er tilgjengelig eller mangler tilgjengelighet både gjennom ulik tilgang på ressurser og i forhold til de konvensjonene som rår.

Omgivelsenes karakteristika skaper muligheter og setter begrensninger for sosial utfoldelse. Rommets organisering er ikke tilfeldig, men kan reflektere dominerende verdier i samfunnet. Dette peker de marxistisk inspirerte teoretikerne som både Castells, Scott og Østerberg på. Rommet er ikke fast, noe som er fiksert for all tid. Rommet er i utgangspunktet natur, men menneskene har skapt det om til et sosialt rom som inneholder de ulike menneskelige aktivitetene. Når vi sier shoppingsenter, torg, markeds plass, brukes hverdagspråket til å fortelle at det dreier seg om sosialt rom.

Det romlige har ikke en enkel og entydig struktur.

Henri Lefebvre (1991) har utviklet en teori om rommet hvor han betegner dets forhold til samfunnet som flersidig. Rommet er ikke avgrenset til et aspekt, men forholder seg sosialt på ulike nivåer. Han sier at det sosiale rom både inneholder og tilrettelegger for sosiale relasjoner knyttet til reproduksjon av familien og av de sosiale relasjonene i produksjon. Det tilrettelegger også produksjonsforhold; arbeidsdelingen og organiseringen av den i form av hierarkiske sosiale funksjoner, som han kaller det (Lefebvre 1991:32). Selv om ikke Lefebvre sier det eksplisitt, får det sosiale rom dermed også en kjønnsdimensjon eller kjønnskarakter. Det kan også knyttes til diskusjon om det offentlige versus det private rom. Det sosiale rom vil inneholde begge disse dimensjonene.

Lefebvre opererer med tre betegnelser for å vise hvordan rommet er i interaksjon med de sosiale forhold. Sosio-romlige relasjoner fins på tre ulike nivåer; som romlig praksis (*spatial practise*), som abstrakt rom (*representations of space*) og som det opplevde rom (*the spaces of representations*).

Det er den romlige praksis (*spatial practise*) som skaper samfunnets rom. Lefebvre knytter romlig praksis til hverdagslivets aktiviteter. De omfatter både produksjon og reproduksjon samt lokalisering og romlige karakteristika av disse sosiale formasjonene, som han kaller dem. Romlig praksis sikrer kontinuitet og sammenheng i folks hverdagsliv. Han sier at den sosiale praksis under neokapitalismen er koplingen og samspillet mellom den daglige realitet (de daglige rutiner) og den urbane realitet (de ruter og det nettverk som forbinder de steder som er bestemt for arbeid, "privat" liv og fritid). Denne koplingen er et paradoks, sier Lefebvre, "...because it include the most extreme separation between the places it links together." (Lefebvre 1991:38). Hverdagslivets reiser er dermed en viktig del av den sosiale praksis.

Det teoretiske eller abstrakte rom (*representations of space*) er romlige forestillinger eller oppfatninger knyttet til relasjoner i produksjonssfæren og til den samfunnsmessige "orden" disse relasjonene pålegger. Dette er vitenskapsfolks, teknokraters, planleggeres rom, som, ifølge Lefebvre, identifiserer det levde og persiperte med det som er oppnådd av det planlagte. Dette er det dominerende rom i samfunnet. Dette er det åpne og offentlige rom slik det er definert av de dominerende interesser, og som kommer til uttrykk f eks gjennom by- og trafikkplaner.

Fantasienes rom eller de ulike oppfatningenes rom (*spaces of representation*) innebærer ulike symboler og bilder de forskjellige aktørene har eller skaper seg av de omgivelsene de lever i. Det betyr at det samme fysiske rom kan inneholde mange ulike oppfatninger av det.

I Lefebvres teori er både de mentale, fysiske og samfunnsmessige aspekter ved rommet tatt i betraktning. Han mener at rommet utvikles gjennom et samspill mellom mentale bilder og romlig praksis. Dette materialiseres gjennom handling, først og fremst i forhold til handlingsbetingelser knyttet til dominerende samfunnsmessige interesser (i produksjonssfæren). Fantasienes eller oppfatningenes rom virker også inn på handlingen og kan etter hvert skape en alternativ romlig praksis.

Det sosiale rom blir dermed forbundet med forestillinger og oppfatninger både gjennom bruk og erfaringer. Dette er en prosess som er preget av ulike interesser og dermed av konflikt. Rommet som et materielt produkt agerer tilbake på det viset at det både begrenser og gir mulighet for forskjellige handlinger. På den måten er rommet både et samfunnsmessig produkt og en samfunnsmessig aktør. Denne dialektikken er det Castells synliggjør i sitt arbeid (jfr 3.3.3).

David Harvey (1989) tar utgangspunkt i Lefebvres tre nivåer for sosio-romlige relasjoner og kopler disse til fire forhold eller faktorer, slik at han får en matrise av romlige praksisformer. De fire forholdene er tilgjengelighet/distansering, tilegnelse/bruk, kontroll og skaping/produksjon av rom.

Tilgjengelighet og distansering har med "avstandens friksjon" å gjøre, som Harvey kaller det. Distanse er både en barriere og et forsvar mot menneskelig interaksjon. Den pålegger ethvert system transaksjonskostnader, særlig de som er basert på sterk grad av arbeidsdeling, handel osv. Reiseaktivitet i form av beherskelse av reise-lengder blir en konkretisering av denne faktoren. Distansering (et begrep som han har hentet hos Giddens 1984: 258-9) er et mål på hvor enkelt eller vanskelig det er å overkomme rommets friksjon. Harvey diskuterer i liten utstrekning hvilke ressurser som skal til for å overkomme denne friksjonen.

Den andre faktoren, tilegnelse/bruk, dreier seg hvilke objekter (hus, fabrikker, veger etc), aktiviteter (arealbruk), individer, klasser eller andre sosiale grupperinger som bruker rommet. Den tredje faktoren viser hvordan individer eller grupper dominerer enten bruken av rommet eller har kontroll over "rommets friksjon" ved hjelp av legale eller illegale midler. Produksjon av rommet er den fjerde faktoren og viser hvordan nye systemer for arealbruk, transport og kommunikasjon, territorial organisering osv skapes.

Harvey sier at disse fire forholdene må ses i sammenheng, men at han selv ikke har som intensjon å bruke skjemaet som universell klassifisering. Innholdet vil være avhengig av den sosiale praksis som til enhver tid rår innenfor et (by)samfunn. Han sier imidlertid at de romlige praksiser ikke er en direkte avledning av de sosiale forhold. "*They take on their meanings under specific social relations of class, gender, community, ethnicity, or race and get 'used up' or 'worked over' in the course of social action.*" (Harvey 1989:223). Det er med andre ord noe relasjonelt ved praksisformene.

Han henviser til Bourdieus' habitusbegrep med tanke på å forklare etableringen av de romlige praksisformene uten at han utnytter dette begrepet videre. Uklarheten i

Harveys diskusjon om forholdet mellom rom og sosialt liv skal jeg ikke ta opp her. En slik kritikk er for eksempel gitt i Tonboe 1993.

Lefebvres tre romlige dimensjoner, kombinert med Harveys anvisninger for de ulike sosiale praksiser, kan være et utgangspunkt for å diskutere forholdet mellom rom og kjønn. Det kan bety at i forhold til det persiperte og opplevde rom vil tilgjengeligheten oppleves forskjellig i forhold til hvilke faktiske muligheter kvinner og menn har, og dermed påvirke den sosiale praksis. Og kontroll eller dominans av det symbolske eller fantasiens rom vil kunne virke utelukkende på de ikkedominerende grupper, for eksempel kan maktens og eksklusivitetens språk tale gjennom sin arkitektur<sup>7</sup>.

### 3.5.3 Identifisering av kvinner med hjemmet – det reproduktive rom

Rundt 1800-tallet utviklet industrialismen seg, og bybildet ble forandret fra et sted med få spesialiserte områder til klarere inndelinger etter funksjoner. De store fabrikkene opphevet enheten mellom hjem og arbeid. Familiemedlemmene arbeidet ikke lenger sammen, men ble individuelle lønnsarbeidere med arbeidsreise. Husholdet ble en separat og privat sfære, og på en måte underordnet i viktighet arbeidssfæren, der lønnsinntektene ble skapt.

I USA/Canada ble todeling av byen gjennomført med et sentralt byområde bestående av industri og handel og med mer perifere boligområder, i form av enfamiliehus. Den amerikanske sosiologen Charles Cooley hevdet disse planleggingsidéene i sin transportsosiologi fra århundreskiftet (Cooley 1969). De nye transportmidlene skulle løse sammenknytningsproblemene. *“Humanity demands that men have sunlight, fresh air, grass and trees. It demands these things for man himself and still more earnestly for his wife and children. On the other hand, industrial condition require concentration. It is the office of urban transportation to reconcile these conflicting requirements; in so far as it is efficient it enables men to work in aggregates and yet to live in decent isolation. The greater its efficiency in speed, cheapness and convenience, the greater the area over which a given industrial population may be spread.”* (Cooley 1969:65).

Dette skapte etter hvert problemer. Separeringen holdt kvinner borte fra muligheten til å konkurrere med menn om jobbene og opprettholdt stabiliteten i familien ved at kvinner og barn ikke skulle “fristet” av alle sidene ved bylivet (Mackenzie 1988). Dette la grunnen for en helt ny kvinnerolle som omfattet svært mange kvinner ikke bare fra borgerskapet – fulltids husmoren. I Norge var etterkrigstiden perioden da denne kvinneverden hadde sin storhetstid.

Kvinner ble dermed mer eller mindre overlatt til en kvinneverden, og kvinners “natur” ble knyttet til aktivitetene i hjemmet og i nabolaget. Kvinner ble sett på som tilhørende det private, passive, ikke-arbeidende, emosjonelle og ulogiske (Saegert 1980). De var bundet av hjemmet, og ble også sett på som en del av hjemmet.

Denne måten å organisere reproduksjonen på ble kostbar, særlig når familiene (de amerikanske) etter hvert trengte flere biler for å gjennomføre dagsplanen. Kvinnene måtte ut i arbeidslivet. På slutten av 60-tallet ble kvinnene etter hvert en nødvendig del av arbeidsstyrken. Massekonsum fulgte parallelt med masseproduksjonen i denne “høy-Fordistiske perioden”, og kvinnenes inntekt ble

nødvendig for å klare kostnadene den nye livsstilen krevde (McDowell 1991). Kvinnene måtte tilpasse organiseringen av sin tid og bruk av rommet i forhold til familiære oppgaver – de ble dobbeltarbeidende.

Mens det på 1920-30 tallet var et problem med dårlige boligforhold i de sentrale byområdene, ble det i etterkrigstiden et problem at drabantbyene lå så langt unna arbeidsplassene både i Nord-Amerika og i enkelte europeiske land. Akkurat som forutsetningen for utbygging av drabantbyene med separering av bolig og arbeid var hjemmehusmoren, kan man si at opprettholdelsen av denne spredte bystrukturen er avhengig av kvinners dobbeltrolle som lønnsarbeider og familiearbeider.

De aller fleste undersøkelser av drabantbylivet i forhold til hvordan det oppleves av henholdsvis kvinner og menn, viser at kvinner vurderer kvaliteten ved dette livet som dårligere enn menn gjør. I sin kjente bok *Levittowners* forteller Herbert Gans (1967) at kvinner satte mindre pris på drabantbylivet enn menn, og at dette bare ble forsterket over tid.

Susan Saegert refererer en undersøkelse hun har gjort av to grupper hushold fra den øvre middelklassen (Saegert 1980). Den ene gruppen bodde i en attraktiv villaforstad i Connecticut, den andre i et attraktivt boligområde i New York city. De mest interessante forskjellene i undersøkelsen hadde med forholdet til hjem og arbeid å gjøre. Kvinnene i byen og mennene i forstaden vurderte hjem og arbeid omtrent like høyt. Mennene i forstaden la størst vekt på arbeidet, mens kvinnene der la mest vekt på hjemmet. Mest fornøyd med situasjonen var mennene i forstaden; de hadde tilgang både til byen og arbeidslivet og til en rommelig bolig, som lå tilstrekkelig langt fra arbeidet til å kunne tilby kontrast og avkopling. Minst fornøyd var kvinnene i forstedene.

I Norge ble det gjennomført undersøkelser av hvordan drabantbyene fungerte (Hansen og Sæterdal 1970). Også her kom det fram at kvinner var en gruppe som følte seg sosialt isolert. I svensk samfunnsforskning ble drabantbyenes sosiale forhold undersøkt med mange av de samme resultatene (Gordon og Molin 1972).

Skillet mellom kvinners og menns aktiviteter forsterket kvinners hjemmeposisjon og tilknytning til husarbeid. I beskrivelsen av denne utviklingen har begrepene offentlig og privat blitt brukt. Ulike aktivitetsområder har enten blitt assosiert til “den offentlige sfære”; lønnsarbeid, økonomisk og politisk aktivitet eller til den “private sfære” knyttet til hjem og huslige forhold. Dette gir også klare romlige assosiasjoner til kvinners og menns aktiviteter. Separering av bolig og arbeid kan også bety kontroll og begrenning av kvinners arbeidsmuligheter, “avstandens friksjon” blir vanskelig å overskride.

Ved siden av kontroll gjennom de materielle strukturer, foregår også kontroll gjennom det persiperte og det forestilte rom ved assosiasjonene og oppfatningene av hjemmet og det private som knyttes til kvinnebildet.

Drabantbyene har blitt oppfattet som femininiserte områder og en mekanisme for å begrense kvinner til den private sfære adskilt fra de maskuline sentra for produksjon og makt (Saegert 1980, Wekerle m fl 1980, Mackenzie 1988). Det har blitt hevdet de patriarkalske strukturer i samfunnet ble forsterket på den måten (Thompson 1993).



Doreen Massey (1994b) peker på hvordan forholdet mellom identitet og rom påvirker væremåter eller praksisformer. Arbeidsledige menn i England var lite interessert i å bruke sin ledige tid til innsats i hjemmet eller nærmiljøet, fordi dette sosiale rommet ble oppfattet som det feminine rom. Selv hadde de mistet sitt sosiale rom, som var knyttet til arbeidet og uten dette ble det problematisk å virke innenfor det som de oppfattet som kvinners sosiale territorium.

### 3.5.4 Makt og mobilitet – de maskuline spor

Tilgjengelighet og distansiering sammen med den romlige praksis er de begrepene Harvey bruker for å beskrive mobiliteten eller “flyten av varer og mennesker” i bysamfunnet (Harvey 1989:220). Tilgjengelighet og distansiering må kunne sies å ha med lokaliseringsmønster og transportmessig infrastruktur å gjøre, og er også knyttet til tilgang på private transportmidler og ubunden tid.

Det hevdes at i samfunn hvor den offentlige og den private sfære er nær integrert og der husholdsoppgaver deles, er kvinner mest likestilt og har økonomisk makt (Salem 1986). I det moderne urbane samfunn er skillet mellom offentlig og privat tydelig. Det preges bl a av lang avstand mellom bolig og arbeid, relativt dårlig kollektivt transporttilbud og rutetilbud i hovedsak tilpasset arbeidsreisen. Mange av servicetilbudene er ikke åpne ut over vanlig arbeidstid, og tilsynsordninger for barn er ofte mangelfulle. Alle disse faktorene kan gjøre kvinner mindre mobile enn menn, som har færre av de tvungne reproduktive oppgavene.

Kjennetegnet ved den moderne by er en spredning av funksjoner, av at den krever en høy mobilitet. Innenfor en slik fysisk struktur kan fysisk mobilitet være et grunnlag for økonomisk makt. Restriksjoner på horisontal fysisk mobilitet kan også legge restriksjoner på vertikal sosial mobilitet (Salem 1986).

Østerberg hevder at den materielle strukturen kan ha klassekarakter, men han sier ikke at den også kan ha kjønnskarakter. Kvinners og menns hverdagsliv er ulikt både med hensyn til lønnsarbeid, husarbeid, ansvar for barn osv. Dette betyr at de to kjønn har forskjellige typer for det man kan kalle sosial praksis. Det kjønnsdelte hverdagslivet inngår både i produksjon og reproduksjon. Man kan også si at det ligger en kjønnetet i de materielle strukturer som har med reisevirksomhet å gjøre, som for eksempel med hensyn til lokalisering av boliger og arbeidsplasser. Avstander forutsetter ressurser til å overskride dem.

Ray Pahl (1975) peker på det samme: *“There will always be scarce and desirable resources in any society. At present these resources are mainly power, wealth and prestige, since with these other resources can be obtained. The job-market is one of the chief means of allocating these scarce resources: men who are highly paid gain security and power. Their position in the economic system determines their ability to benefit within the urban system. For example, those with sufficient wealth may have complete private mobility so that they can reach whichever facilities they define as desirable. Those with power might be expected to distribute facilities to their own advantaged: spatial structure would then reflect the distribution of power in society.”* (Pahl 1975:147).

David Harvey (1975, 1989) sier at det urbane system er en geografisk fordeling av skapte ressurser av stor økonomisk, sosial, psykologisk og symbolsk betydning, som er til nytte bare i den utstrekning de er tilgjengelige. For kvinner er tilgjenge-

ligheten dårligere enn for menn som et resultat både av dårligere tilgang på transportressurser og gjennom tidsbindinger knyttet til reproduksjon. I en by med "like" muligheter, kan rommets friksjon være med på å skape den kjønnete by.

Som jeg sa innledningsvis, er det ikke tilstrekkelig å studere de romlige uttrykk arbeid og kapital har fått, men også de romlige uttrykk forhold mellom kvinner og menn kan tenkes å ha i det urbane samfunn. Østerberg (1986) sier at ser en bakover i fortiden, er materiellet spor - ser en framover, er det en indikasjon.

Og hva slags spor ser en i materiellet?

Når jeg hevder at byens materiellstruktur er kjønnet, mener jeg med det at menn og kvinner innenfor byens fysiske og organisatoriske/institusjonelle rammer må leve sitt hverdagsliv på forskjellige måter gitt den ressursmessige situasjonen de befinner seg i. Med byens fysiske rammer mener jeg organisering av bebyggelsen, hvordan forskjellige bygninger er plassert i forhold til hverandre, hvor man finner boliger, arbeidsplasser, butikker, skoler, barnehager, offentlige kontorer osv. Jeg bruker en definisjon som ligger tett opp til Østerbergs, slik han ble referert tidligere i kapitlet. Med materiellstrukturen mener jeg også vegger, gater, trikker, tog o l, altså både fast og bevegelig infrastruktur. Den bevegelige infrastrukturen, det kollektive transportsystemet, gir faste geografiske spor som det er mulig å bevege seg i, man bindes til sporene gjennom kollektivtransportens rutenett. Sporene favoriserer noen aktiviteter og gjøremål mer enn andre ved at de har startpunkt og endemål som ofte er knyttet til bolig i den ene enden og sentrale byområder i den andre. Ifølge Castells har koplingen mellom kollektivtransport og produksjonsliv skapt negative assosiasjoner til det å reise kollektivt. Også veg- og gatesystemet lager slike handlingsspor, men med en helt annen grad av fleksibilitet.

Fram til annen verdenskrig hadde bilen liten betydning som privat transportmiddel i de skandinaviske landene. Det ble heller ikke i særlig grad lagt infrastrukturelt til rette for at bilen skulle få noen dominerende posisjon. I etterkrigsperioden og til slutten av 60-åra ekspanderte bilismen raskt, litt varierende mellom de skandinaviske land etter hvilke importrestriksjoner som gjaldt<sup>8</sup>.

Bilen krevde et egnet vegnett for å knytte de ulike funksjonene sammen. Dette ble særlig tilrettelagt for produksjonen. I Oslo, som i mange andre større byer, ble veg- og gatenettet utbygd radielt (sentrumsrettet), med hovedårer beregnet på rask transport mellom boligene i ytterområdene og arbeidsplassene i sentrale områder (Jensen 1980). Sammenknyttingen mellom områder i periferien var og er, også med nye ringveger, mye dårligere. Trafikkplanlegging bygger på et hierarkisk system. På toppen i hierarkiet fins motorvegene, som er forbeholdt biler og motorsykler, syklist, fotgjengere, langsomme motoriserte kjøretøy er utelukket fra disse vegene. Framkommelighet og hastighet er det viktigste motivet for disse vegene. Dernest kommer tilføringsveger og bolig-gater. På bunnen av hierarkiet kommer gang- og sykkelveger, som har den laveste prestisje, og hvor framkommelighet og hastighet ikke er noe mål. *"Stort sett kan man si at framkommeligheten for fotgjengere og syklist aldri har vært eller kommer til å bli noe problem, men at utbyggingen av et tilfredsstillende gang- og sykkelveinett mer er motivert ut fra trafikk-sikkerhetsmessige og miljømessige hensyn overfor denne trafikantgruppe."* (Oslo kommune 1975:269).

Det er de som hyppigst bruker bil som dermed blir de viktigste når det gjelder utbygging av vegsystemet. Innenfor nytte-kostnadsanalysene, som brukes som grunnlag for prioritering av vegutbyggingsprosjekter, beregnes bilistenes tidsgevinster ved de nye prosjektene, fotgjengeres og syklisters er ikke kalkulert.

Kollektivsystemet i Oslo er også knyttet til produksjonssfæren. Dette gjelder både den tidsmessige organisering og den romlige lokalisering av det kollektive reise-tilbudet. Hovedstrukturen på rutetilbudet er sentrumsrettet og tilbudet er best i rushtidene.

Fra 70-åra har bilen blitt alminneliggjort. Å reise med bil er det normale. Spredningen i byveksten har fortsatt. De tradisjonelle industriarbeidsplassene har i stor grad forsvunnet fra de sentrale bydelene, og nye typer bedrifter har blitt lokalisert i mer perifere områder. Det betyr at en del arbeidsplasser ikke er tilgjengelige med kollektive transportmidler, og avhengigheten av bil kan øke.<sup>9</sup>

Spredning og økte avstander stiller krav til mobilitet hos bybeboerne. Vegnettet og transportsystemet har i mange tilfeller gjort bilen til det overlegne transportmidlet. Bystrukturen kan virke diskriminerende på den som ikke har mulighet til å kjøre bil, og bilen blir en nødvendighet for å bruke byens tilbud. Det er slik at materiellet både er spor og i dette tilfellet en mer eller mindre tvingende intensjon.

### 3.5.5 Den opplevde by

Følger man Lefebvres/Harveys skjema, kan tilegnelsen eller bruken av byen, både den romlige praksis og det opplevde rom, knyttes til kjønnsforskjeller. Muligheten for å "bruke" byen for kvinner og menn er også knyttet til konvensjonene, til normene for handlinger for de to kjønn. En mann kan være flanør slik Walter Benjamin beskrev den mannlige pariserborgeren rundt århundreskiftet (Berman 1990). En kvinne vil i de aller fleste tilsvarende tilfeller oppfattes som posør, en som blir kikket på og iaktatt (Wolff 1985).

Selv om konvensjonene for kvinnelig og mannlig oppførsel er annerledes i dagens bysamfunn enn i gårsdagens Paris, tyder mye på at både den faktiske bruk og opplevelser av byområder er forskjellig for kvinner og menn. Det som er gjort av nyere forskning tyder på det (Little 1994, Greed 1994, Stangeby 1993).

Avstanden mellom å bli iaktatt til å bli tatt oppleves av enkelte kvinner som ganske kort. Muligheten til å bevege seg "fritt" og fryktløst oppleves som meget forskjellig for kvinner og menn (dette kommer jeg tilbake til i kapittel 5). Konvensjonene for hva kvinner kan foreta seg (og hvordan de kan kle seg) har over tid blitt mindre strenge. Det er ikke lenger forbudt for kvinner å bruke herreklær, men kvinner anklages for å kle seg for utfordrende, til å oppfordre menn til å ta seksuelt initiativ. Dette har blitt synliggjort i debatter som ofte følger voldtektssaker.

På samme måte som kvinner og menn har forskjellig forhold til den hjemlige arena basert på deres ulikt vurderte kjønnsroller og den sosiale prestisje og makt som er knyttet til dem, er det samme tilfelle også i forhold til bygninger som huser samfunnsmessige funksjoner. Menn kontrollerer vanligvis virksomheten innenfor de bygningene som inneholder næringsliv og arbeidslivets organisasjoner, handelen, hovedkontorer for de store produksjonsbedrifter og religiøse og kulturelle

institusjoner (Weisman 1992). Deler av bybildet gir dermed et maskulint inntrykk som kopler menn og makt på en tydelig måte. Bankpalassene, forsikrings-selskapenes sentrumsdominerende praktbygg, de ærverdige religiøse byggverkene signaliserer alle makt på ulike samfunnsmessige områder. Det er de mektige menns områder, og det er områder som teller. Cynthia Cockburn sier det slik: “*To be male is to occupy and control space*” (Cockburn 1985:213).

Ikke alle menn er i samfunnsmessige maktposisjoner og ikke alle kvinner er lavt på den samfunnsmessige rangstige. Anonymisert i bybildet vil imidlertid sosial posisjon ikke være åpenbar, og da kan kjønnsforskjeller bli tydeligere enn sosiale forskjeller.

De romlige strukturer har en sosial karakter som kan endre seg både over døgnet og over året. Goffman (1972) bruker teateret som bilde for å illustrere hvordan menneskelig interaksjon foregår i den romlige kontekst. Han skiller mellom *front regions* (teaterets eller livets scene), der det offentlige liv spiller seg åpent ut, og *back regions* (bak scenen eller backstage), hvor det foregår samhandling som ikke er ment for allmennheten. På scenen eller i frontregionene foregår samhandlingen etter godtatte normer for atferd. Den korrekte etikette følges, maskene holdes. I bakregionene kan maskene falle. Backstage er stedet for å uttrykke seg selv uten å måtte skjule til hva som er korrekt og riktig atferd.

Goffmans inndeling i frontstage og backstage kan ikke betraktes statisk. En scene eller arena kan endre karakter til backstage for eksempel over døgnet. Deler av byen kan være full av liv og “befolket” av mange ulike grupper på dagtid, mens de samme områdene kan være behersket av subkriminelle eller kriminelle grupper på kvelds- og nattetid, eller de kan være så godt som avfolket (jfr Jacobs 1972). Mens det oppleves trygt å reise med T-bane om dagen, er det noe annet om kvelden når sammensetningen av passasjerene er annerledes. Dette viser hvordan rom og tid henger sammen. Byrommets sosiale karakter kan endre seg over døgnet og mulig- eller umuliggjøre handlinger.

Så godt som enhver storby har sitt “red-light”-strøk hvor kvinnekroppen er vare og mannen er kunde. De fleste kvinner unngår disse områdene på bestemte tider av døgnet for ikke å bli tilsnakket eller antastet. Men kvinner trenger ikke bevege seg innenfor den typen strøk for å få sitt private territorium invadert. Få kvinner, enten de liker det eller ikke, kan i en eller annen sammenheng ikke unngå nærgående blikk, tilrop, plystring eller obskøne fakter fra passerende menn. Slik innvandrende mannlig atferd krenker kvinner og viser i hvor liten grad de selv er i stand til å kontrollere situasjonen. Kvinner kan ikke være anonyme på samme måte som menn i en urban sammenheng. Det anonyme og upersonlige, som Simmel mente karakteriserte bysamfunnet, har altså svært forskjellig betydning for kvinner og menn. Dette privilegiet ved det urbane liv, å kunne bevege seg anonymt og ubemerket, er kvinner til en viss grad fratatt. Kvinner har altså ikke mulighet til å være anonyme – til å være flanører på samme måte som menn.

De må lære seg til å være på vakt. Tilpasningen skjer både bevisst og ubevisst og kan dermed skape en vedvarende stresssituasjon. For kvinner betyr frykten for å bli antastet at de holder seg inne, eller borte fra områder som framstilles som “farlige” for kvinner. Frykten for voldtekt er en effektiv måte å kontrollere kvinner på. I forbindelse med voldtekter i byområder skjer det stadig at politi og andre øvrighetspersoner advarer kvinner mot å gå alene, bruke utfordrende klær osv. Det er altså kvinnene som skal kontrolleres, ikke mennene som er årsak til kriminaliteten og frykten. Den tidligere israelske statsminister Golda Meir sa at dersom israelske kvinner fryktet overfall av menn, var løsningen portforbud for menn, ikke for kvinner, slik som hennes mannlige kollegaer foreslo (Weisman 1992).

Men byen er noe mer enn et mannlig kontrollert rom. Det er den ene ytterlighet. Kvinner har også tilegnet seg det urbane rom. Byen har gjort det mulig for kvinner å få utdanning og har gitt kvinner større arbeidsmuligheter. Det normative konvensjonelle trykket kan oppleves mindre i et uoversiktlig bysamfunn enn i et lite bygdesamfunn. Den moderne byen ga kvinner mulighet til å eksperimentere med nye roller og andre jobber som følge av den økonomiske og teknologiske utviklingen tidlig i dette århundre (Wilson 1991). Utbyggingen av kollektive transportmidler har også økt kvinners mobilitet (Wilson 1991, Scharff 1988).

Kvinner er ingen enhetlig kategori. Innenfor byen vil det finnes variasjoner i handlingsmuligheter etter hvilke livssituasjoner kvinner (og menn) befinner seg i og etter hvilken tilgang de har til ressurser gjennom yrkesposisjon og inntekter.

### **3.6 Begrepsmessig utgangspunkt for empiriske analyser**

Gjennomgangen og drøftingen i dette kapitlet har visst at det ikke fins noen enhetlig teori som på en god måte har blitt brukt til å diskutere og belyse kvinners og menns bruk av byen - og dermed de romlige aspektene ved de daglige reisene. Det jeg har forsøkt i dette kapitlet er for det første å trekke fram teorier og teoretikere som gir en basis for å forstå byen som et handlingsrom, som vil være til hjelp for forståelsen av den romlige dimensjonen ved de daglige reisene. Dernest har jeg vært opptatt av å knytte teorigjennomgangen til en diskusjon om forholdet mellom romlige aspekter og kjønnsforskjeller.

Simmels analyser av storbyens sosiale relasjoner peker på det kalkulerende, pengeøkonomien og punktligheten som karakteristika ved den moderne by. De lange avstandene gjør at venting medfører uakseptabelt tidsspille. Virksomheter og relasjoner må derfor innordnes i et oversubjektivt tidsskjema. Storbyen blir dermed det viktigste stedet for arbeidsdeling, distribusjon, kommunikasjon, varebytte og konsum, og dermed framstår behovet for omfattende daglig reisevirksomhet.

Både Simmel, Chicagoskolen og Wirth viser hvordan byen både fragmenterer og segmenterer sosialt liv. Gjennom sin størrelse, arbeidsdeling og avstander skapes behov for punktlighet, samordning av tidsskjemaer og mobilitet for at de urbane livsformer skal kunne realiseres. Samordningen krever og resulterer i daglige reiser. Reisene og omfanget av dem er en konsekvens av byens kulturelle form og av urbanismen som livsstil.

De marxistisk orienterte teoretikerne ser på byen som et sosialt produkt der produksjon, konsum og sirkulasjon er hovedelementer. Reisen og transporten er sentral i forståelsen av bysamfunnet, der disse elementene skilles i rommet. Fordi transport, både av personer og varer, er så viktig i bysamfunnet, må staten eller myndighetene sikre betingelsene for at et slikt kollektivt konsum kan skje. Både Scott og Castells understreker dette. Spørsmålet er hvordan de kollektive konsummidlene organiseres og fordeles romlig. Materialiteten i form både av byens romlige fysiske organisering og av transportsystemer er også formidler av makt, selv om den verken er intensjonalt eller åpent utøvd. Den er bygget inn i den sosiale konteksten, og oppleves først og fremst som avmakt ved f.eks. avstand og at transport ikke er tilgjengelig når og der det er behov for den.

Diskusjonen i dette kapitlet viser at for å forstå det romlige som bakgrunn for kvinners og menns reiser, må det flertydige og mangesidige ved byrommet framheves. Lefebvres tre nivåer for sosio-spatiale relasjoner gir mening for å forstå og analysere denne flertydigheten. Det sosiale rom kommer til uttrykk både gjennom hverdagslivets praksis, hvor Lefebvre inkluderer både produksjon og reproduksjon. Det kommer også til uttrykk gjennom ulike former for abstrakt rom konkretisert og symbolisert gjennom de dominerende samfunnsmessige interesser. Dette skjer bl.a. ved gjennomføring av by- og trafikkplaner, men også gjennom eiendomskjøp og ulike typer privat planlegging, som dels går på tvers av allmenne samfunnsmessige interesser, f.eks. etablering av perifere bilbaserte kjøpesentre. Det sosiale rom uttrykkes også gjennom forestillingenes, fantasiens eller de ulike oppfatningenes rom. De tre aspektene ved Lefebvres karakterisering av rommet viser at det sosiale rom er relasjonelt. Det skapes i samspillet mellom de samfunnsmessige og hverdagslivets prosesser.

Ved å knytte begrepene tilgjengelighet/distansiering, tilegnelse/bruk, kontroll og produksjon til Lefebvres tre nivåer, har Harvey lagt grunnlaget for en konkretisering av ulike typer av romlige praksisformer.

Jeg har illustrert hvordan noen av disse praksisformene som er framkommet ved kombinasjoner av begrepssettene kan brukes til å analysere de kjønnsmessige aspektene ved byens romlige struktur.

Harveys begreper om tilgjengelighet, bruk, kontroll og produksjon kan oppfattes som en suksessiv forutsetning for hverandre. Tilgjengelighet kan betraktes som en forutsetning for bruk. Gjennom bruk utvikles kontroll, og kontroll skaper mulighet for produksjon av nye forhold.

Forutsetningen for at ulike deler av byen skal være tilgjengelig for kvinner og menn er bl.a. tilgang på tid og transport. Tilgang i denne sammenhengen består i oppfatning av tid og transport som ressurskomponenter, som midler til å skape tilgjengelighet til ulike deler av byen, til å knytte sammen de produktive og reproduktive sfærer. Tid som ressurs er viktig i en romlig sammenheng der

virksomheter og relasjoner innordnes i et samfunnsmessig tidsskjema den enkelte må forholde seg til. Transportmidlene består dels av de kollektive konsummidler i form av kollektivtilbud og dels av de privat eide, som også forutsetter samfunnsmessige grunnlagsinvesteringer og vedlikeholdsinnsatser for å kunne brukes. Både tid og transportmidler kan oppfattes som ressurser som er med på å betinge tilgjengelighet til det sosiale rom.

Tilgang til tid og transport betyr også holdninger, oppfatninger og forestillinger som er knyttet til dem som sosiale og kulturelle fenomener. Dersom slike oppfatninger er forskjellige mellom kvinner og menn, vil det kunne bety at de også har et ulikt forhold til dem som ressurskomponenter. Kvinner og menns forhold til tid i seg selv og tid relatert til transportmidler er hovedtema i neste kapittel.

Holdninger kan påvirke handlinger og handlinger kan skape holdninger (jfr kapittel 2). Oppfatninger om og holdninger til bil og kollektive transportmidler både som kulturelle objekter og som praktiske bruksgjenstander blant kvinner og menn kan vise samspillet mellom holdning og handling. Hva som kjennetegner de to hovedtypene av transportmidler og i hvilken grad kvinner og menn har ulike holdninger og oppfatninger av dem, er temaet for kapittel 5. Fordeling av transportmidler som ressurs og utvikling av kvinners bilbruk tas opp i kapittel 8.

Tid og transportmidler gir tilgjengelighet som danner grunnlaget for bruk av byen, for den romlige hverdagslivspraksis, i den betydning Lefebvre legger i begrepet. Hva er det som kjennetegner kvinners og menns bruk av byen når den relateres til produksjon og reproduksjon? Hvor foregår reisene, hva slags utstrekning har bruken av byen og i hvilken grad gjelder avstandens friksjon for kvinner og menn? Hvordan organiseres reisene i tid og rom og hvordan brukes transportmidlene? Hvordan ser dette helhetsbildet ut og hvordan oppleves de daglige reisene for kvinner og menn? Dette er emnet i kapittel 7.

Gjennom bruk utvikles kontroll. Denne meningen kan snus - ved at det ikke brukes kan kontroll heller ikke oppnås. I denne sammenhengen kan bruk og ikke bruk relateres både til byrommet og til ressursene tid og transportmidler. Spørsmålet jeg stiller er hvordan fordeles tidsressurser og transportmidler *innenfor* det enkelte hushold der det er to yrkesaktive ektefeller/samboere. Gis kvinner og menn innenfor samme hushold like muligheter på det geografiske arbeidsmarkedet, eller skjer det tilpasninger som skaper ulikhet når det gjelder valgmuligheter og kontroll over arbeidsmarkedssituasjonen? Disse spørsmålene forsøker jeg å besvare i kapittel 9.

Gjennom kontroll skapes muligheten for produksjon. Kontroll over rommet kommer først og fremst til uttrykk gjennom det abstrakte rom. Det abstrakte rom produseres gjennom bl a offentlige planer. Utviklingen av produksjonen gjennom byplanene "invaderer" hverdagspraksisen på den måten at denne legger bestemte føringer på den. Dette er temaet for kapittel 6, som omhandler moderniseringen av Oslo gjennom de siste hundre år.

Min antakelse er at romlig praksis og opplevelse av rom vil gjensidig påvirke hverandre. Det skjer en vekselvirkning som vil ha betydning for hvordan kvinner og menn vil utvikle sine praksisformer i det daglige hverdagsliv. Hvilke konse-

kvenser de ulike praksisformene kan tenkes å ha for utvikling av bysamfunnet, er et av de temaene jeg vil diskutere i avslutningen, i kapittel 10.

## Fotnoter

---

<sup>1</sup> Dette ble opprinnelig holdt som foredrag i 1902. Det bygger på tankene i hans første hovedverk *Philosophie des Geldes* (Østerberg (red) 1978).

<sup>2</sup> Det er her nærliggende å tenke på Thorstein Veblens begrep om "conspicuous consumption" fra 1899 (Veblen 1976) og Caplovitz' begrep om kompensatorisk forbruk (Caplovitz 1963). Transportmidlenes bruk og symbolske betydning kommer jeg tilbake til i kapittel 5.

<sup>3</sup> Wirth kjente Simmels essey om storbyens åndsliv. I bibliografien fra 1925 nevner han denne artikkelen som spesielt faglig interessant og av høy kvalitet (Park m fl 1925)

<sup>4</sup> Moderniseringen av Oslo behandles som eget tema i kapittel 6.

<sup>5</sup> Innenfor transportforskningen har dette vært et langvarig diskusjonstema. Svar på spørsmålet har vært og er både ja og nei. En del av diskusjonene er oppsummert i Nielsen 1992. En nylig utgitt OECD-rapport, som refererer undersøkelser om forholdene i alle sine medlemsland, gir en klar konklusjon om at vegbygging skaper mer biltrafikk (OECD 1995).

<sup>6</sup> Dette diskuteres nærmere i kapittel 5.

<sup>7</sup> Da den norske Frimurerordenens nybygg sto ferdig i 1894, var det til da det rikeste og mest kostbart dekorerte byggverk i Norge (Boye 1990).

<sup>8</sup> I Norge ble restriksjoner på bilkjøp opphevet i 1960.

<sup>9</sup> Dette kommer jeg mer detaljert tilbake til i kapittel seks, som tar for seg by- og trafikkutviklingen i Oslo.



## 4. Ulike begreper om tid.

# Tidsopplevelser knyttet til reiser

### 4.1 Innledning og problemstilling

Ved siden av rom er tid den andre av hoveddimensjonene ved en reise. Tid er knyttet til forandring (Grønmo 1980), og det å reise kan også ses på som en overgang fra en situasjon til en annen. Reisen har en varighet som tradisjonelt deles inn i gangtid, ventetid og kjøretid. Den siste er aktuell dersom en bruker et mekanisk transportmiddel som for eksempel bil, motorsykkel, tog, fly eller båt. En reise har en hastighet, og reisene kan gjentas med en viss hyppighet eller frekvens. Periodisitet refererer til den tiden som går mellom en reise og når den neste foregår, samtidig som periodisitet dreier seg om en gjentakelse med en viss regularitet. En kan si at hverdagslivets reiser preges av periodisitet. De gjentas ofte med et visst tidsintervall på de samme tidspunktene hver dag, og de tar omtrent like lang tid hver gang. Tid er også en ressurs i betydning å skape tilgjengelighet.

Det kollektive transporttilbudet har rutetider, noe som betyr at tidspunkt for avgang og ankomst og avgangsfrekvens er tidsegenskaper ved transportsystemet som kommer i tillegg til hastighet og kjøretid.

Alle disse tidsegenskapene ved det å reise kan måles kvantitativt ved hjelp av klokketid. Sekunder, minutter og timer er klokketidsenheter som gjør det mulig å måle varigheten av en reise, sammenlikne ulike reiser og deler av en reise. Ved hjelp av klokketiden kan en reise plasseres nøyaktig i døgnet, i året osv.

Samtidig har tidsaspektene ved reiser også en kvalitativ side. Varighet, tidspunkter, hastighet, og ikke minst ventetid oppleves forskjellig fra kultur til kultur, mellom individer avhengig av kjennetegn og egenskaper, i forhold til hva som gjøres, når det gjøres og hvor det foregår (Asplund 1983).

Tidsaspektene kan heller ikke betraktes alene, som løsrevet fra den sosiale sammenhengen de eksisterer innenfor. Tid er mindre interessant dersom den ikke relateres til sosiale fenomener som for eksempel arbeid. En kan også snakke om ulike systemer for tidsordning mellom eller innenfor samme kultur eller samfunn, for eksempel at arbeidslivet har sitt system, fritid og konsum sitt og omsorgsarbeid sitt (Hernes 1987). Dersom en tenker seg at det fins et «hovedtidsprinsipp» i et samfunn, kan det være til fordel for noen typer gjøremål og aktiviteter, mens det kan være en ulempe for andre. Tidsordningssystemer innenfor et samfunnmessig område kan komme i konflikt med et system fra et annet.

Å diskutere tiden som kvalitet, for eksempel forholdet mellom før og nå – nåtid og fremtid, innbefatter kvantifiseringer i en eller annen form. De kvalitative og de kvantitative aspektene ved tid bør derfor ses i sammenheng (Adam 1990).

Innenfor sosiologien er det ikke mange år siden det ble hevdet at tid var et lite sentralt og studert tema (Aubert 1979), selv om tidsnytingsstudier også i Norge

har hatt en viss tradisjon.<sup>1</sup> Interessen for tid som sosialt fenomen har imidlertid økt vesentlig i løpet av de siste tiår, ikke minst som en følge av det fokus som har blitt rettet mot forskjeller på kvinners og menns samfunnsmessige situasjon (Davies 1987, 1990, Liljeström 1985, Tornes 1983). Det har blitt hevdet at denne forskjellen også påvirker deres opplevelse av tid, fordi lønnsarbeid og omsorgsarbeid/husholdsarbeid preges av ulike tidsordningssystemer (Davies 1987, 1990, Hernes 1987, Tornes 1983). Ellingsæter (1995) hevder at dette er en for enkel måte å betrakte kvinners og menns opplevelse eller forståelse av tid på. I tillegg mener hun det er nødvendig å trekke inn andre forklaringsfaktorer som klasse-tilhørighet og tidsaspektet ved lønnsarbeid.

Problemstillingen i dette kapitlet tar utgangspunkt i spørsmålet om hvordan tid oppfattes og forstås. Hvilke ulike aspekter ved tid og oppfatning av tid er av interesse i forhold til reiser og reisemåtene? Hvordan oppfattes disse aspektene av kvinner og menn? Har kvinner en annen oppfatning av tidsaspektet ved bil versus kollektive transportmidler enn menn? Hvordan vurderer kvinner muligheter for endring i tidsbruk knyttet til ulike typer reiser i forhold til det menn gjør? Andre tidsaspekter ved reisen tar jeg opp i kapitlene 7 og 9.

Etter min oppfatning er det rimelig å anta at ulike befolkningsgruppers oppfatning av tid vil være et resultat av samspill mellom erfaringer de har fra ulike samfunnsmessige områder, for eksempel gjennom lønnsarbeid og husholdsarbeid.

Kvinner og menns hverdagslivspraksis, innbefattet de daglige reisene, kan skape et erfaringsmessig ulikt grunnlag for å oppfatte tidsaspekter ved reiser på. For å ta hensyn til variasjoner i erfaringer mellom ulike grupper av kvinner og menn, vil jeg også trekke inn ressurvariabler og variabler som tar hensyn til forskjell i livsfase.

Om kvinner og menn oppfatter tid ulikt, er dette interessant i forhold til det samspillet som skjer innenfor et hushold (og også i andre sammenhenger der kvinner og menn interagerer), der arbeidsoppgaver fordeles og beslutninger knyttet til arbeid og reisemåter tas. Hvis forståelse av tiden varierer, vil dette også kunne være med på å påvirke beslutninger. I kapittel 9 diskuterer jeg samspillet mellom ektefeller (samboere) i forhold til fordeling av arbeidstid og reisetid.

Eventuelle variasjoner i tidsoppfatninger er også interessant i forhold til transportøkonomi og metoder for tidsverdsetting. Innenfor transportøkonomien fins en tradisjon for beregning av tidsgevinster som grunnlag for nytte-kostnadsanalyser av investeringsprosjekter (Bruzelius 1978). For å beregne tidsgevinster brukes (ofte) undersøkelser av individuell tidsevaluering eller betalingsvillighet for redusert tidsbruk.<sup>2</sup> På denne måten betraktes tid som en individuell ressurs til egen forvaltning og som en vare, tiden legges ut på et marked der den kan handles med. Dersom kvinner og menn har en ulik opplevelse av hva tid er og av de ulike aspektene ved tid, kan tidsverdsetting bli misvisende dersom dette ikke tas hensyn til i kartlegging og analyse.

Antakelsen om at tid er et mangetydig begrep som kan oppfattes forskjellig, betyr at det er nødvendig å se nærmere på hvordan tid har blitt og blir definert. Før jeg diskuterer tid i forhold til det å reise, skal jeg derfor ta for meg ulike former for tid, se nærmere på forskjellige aspekter ved det som kalles sosial tid og ulike oppfatninger av tid.

## 4.2 Tid som sosial kategori

Det fins en pluralitet av tider – matematisk/fysisk, biologisk, psykologisk osv – som hver har sin funksjon og sitt referansesystem (Sorokin 1963, Adam 1990). I ulik grad har disse tidene blitt knyttet til samfunnsvitenskapen – i hovedsak som analogier.

Pitirim Sorokin (1963) hevdet at samfunnsvitenskapen trenger et annet tidsbegrep enn det som fins innenfor naturvitenskapene. Han definerer tid som et sosio-kulturelt fenomen. Ethvert slikt fenomen har visse egenskaper. *«Any empirical sociocultural phenomenon consists of three components: (1) immaterial, spaceless, and timeless meanings; and (2) material (physicochemical and biological) vehicles that «materialize, externalize, or objectify» the meanings; and (3) human agents that bear, use, and operate the meanings with the help of the material vehicles.»* (Sorokin 1963:4)

Tas meningen bort, forsvinner eller opphører det å være et sosiokulturelt fenomen og blir kun en fysisk gjenstand. *«The national flag turns out to be simply a piece of cloth attached to a stick; money nothing but paper, silver or gold. An automobile becomes an aggregation of steel, aluminium, and rubber.»* (Sorokin 1963:5).

Det er meningsinnholdet som har vesentlig betydning, og dette gjelder også for tid. Man kan si at klokker, kalendere, almanakker og primstaver er de materielle objektene som forteller at sosial tid fins. Det som blant annet kjennetegner sosiokulturell tid er, ifølge Sorokin, at den fanger opp og måler sosiokulturelle fenomener – deres varighet, sekvens og forandring på grunnlag av andre fenomener som brukes som referansepunkt. Tid gis mening i forhold til andre sosiale fenomener, for eksempel arbeid.

Den flyter ikke jevnt, men er ulik – noen tidsintervall er hendelsesfylte, noen er tomme. Sosiokulturell tid er ikke uendelig delelig (slik som den mekaniske tiden) – det er lange og korte perioder for forskjellige sosiale prosesser, for eksempel jubileer skjer først etter noen år og er dermed ikke delelige.

Sorokin hevder at den sosiokulturelle tidens funksjon er synkronisering og koordinering av et fenomen med et annet, samt organisering av tidssystemer for å realisere sosiokulturell kontinuitet. Siden mennesker lever og handler kollektivt, er synkronisering en av de viktigste betingelsene for å kunne gjøre dette. Som jeg viste i forrige kapittel vektla både Simmel og Wirth de samfunnsmessige tidsskjemaer for byens sosiale liv.

Transportsystemet, særlig i bysamfunnet, er et særdeles godt eksempel på hvor viktig synkronisering er. For å få befolkningen til å reise kollektivt er det blant annet viktig at reisen inneholder færrest mulig overganger. Må det skje, bør synkroniseringen mellom transportmidlene være så god at ventetiden blir minimal, ellers vil reisetilbudet ble betraktet som dårlig (Norheim og Nielsen 1990).

Tid og inndeling av tid er for en stor grad en sosial konvensjon. En av kalenderens viktige funksjoner var å vise hvilke perioder som skulle feires og når det var festivaler (religiøse) og seremonier. Uken er en viktig tidsenhet som vi lever etter. Vi arbeider gjennom en uke. Mange fester og markeder varer en uke. Vårt liv har en ukentlig rytme – en eller to ganger pr uke m v. Når en uke er gått, har mye skjedd som kan repeteres neste uke. En måned er på samme måte en udelelig

enhet av sosiokulturell tid, de ulike månedene knyttes også til ulike begivenheter og typer av spesifikk livsførsel.

Sorokin var til en viss utstrekning inspirert av Durkheims analyser av det religiøse liv fra 1915 (Novotny 1992). For Durkheim var tid knyttet til menneskelig virksomhet. Han mente at tiden er sosial og en grunnleggende forståelseskategori (Østerberg 1974). Durkheim hevdet at samfunnslivet får sin rytme gjennom vekslingen mellom festtider og arbeidsperioder. Det er de forskjellige institusjonene som konstituerer tiden. Han mente også at tiden er en upersonlig ramme for menneskelig handling. Tiden som sosial kategori er kollektiv, med et kollektivt opphav. De som deltar i det kollektive liv utvikler en felles tidsforståelse (jfr diskusjonen om erfaringsbakgrunn og tidsoppfatning innledningsvis. Felles erfaring gir lik tidsoppfatning).

Webers analyse av den protestantiske etikk og kapitalismens ånd viser hvordan arbeid, tid og disiplin henger sammen: «*Waste of time is thus the first and in principle the deadliest of sins. The span of human life is infinitely short and precious to make sure of one's own election. Loss of time through sociability, idle talk, luxury, even more sleep than is necessary for health, six to at most eight hours, is worthy of absolute moral condemnation.*» (Weber 1970:157–158).

Tid skal ikke kastes bort – tid er også penger (Benjamin Franklin). Ens tid kan selges og dermed betraktes som en ressurs. Selv om det ikke er i den protestantiske etikks ånd, kan penger også konverteres i tid. Man kan kjøpe seg fri fra for eksempel husarbeid og selv nyte lediggangen eller fylle tiden med annet innhold. Banken selger tid ved å låne folk penger til for eksempel å kjøpe bolig, mens låntakerne kjøper seg tidsutsettelse ved å betale banken renter.

Vår inndeling i dag, time, minutt og sekund er kunstige varigheter, standardisert ved hjelp av klokka, men fremdeles kunstig, fordi det i astronomisk tid ikke fins en slik inndeling (Adam 1990). Den er menneskekonstruert. Våre spesielle dager, julaften, 17. mai, påskeaften, har ingen ting å gjøre med den rene kvantitative tid. De er kvalitative og representerer bare visse tidsmerker som er rent sosiale i sin natur, og har som funksjon å være tidsmessige referansepunkter.

All tid er på denne måten sosial. Tid er et sosialt faktum – et ordnende prinsipp og sosialt redskap for koordinering, orientering og regulering.

Barbara Adam hevder at uten tid fins det ingen sosial orden (Adam 1990). For henne er det ikke noe enten eller i forhold til de ulike tider. Det er ikke enten klokketid, kalendertid, naturlig tid eller biologisk tid – det er alle på en gang. Den sosiale tiden eller den samfunnsmessige tiden vil inneholde elementer fra alle tidsformer.

### 4.3 Aspekter ved sosial tid

Det hevdes at samfunn kan karakteriseres etter hva slags forhold det har til tid, hvordan tid oppfattes og brukes som styrende eller ordnende prinsipp (jfr Asplunds almogetid og klokketid (1983)).

Ifølge Simmel (jfr kapittel 3) er det moderne bysamfunn karakterisert blant annet ut fra kravet til punktlighet (Simmel 1981). Utbredelsen av lommeuret var et ytre tegn på dette fenomenet, mente han. Ikke minst var klokketiden en forutsetning for samordning av de nye jernbanesystemene i siste halvdel av det forrige århundre (Harvey 1985). Man kan si at det moderne bysamfunnet er grunnlagt på et nettverk av samordnete eller synkroniserte tidstabeller. Det fins regler for åpnings- og lukningstider, avtaler for arbeidstider, skoletider, fastlagte rutetider, tidspunkter for når kino og teater starter osv. Som samfunnsmedlem er man knyttet til ulike institusjoner med mer eller mindre faste tidsbestemmelser. Jo flere institusjonelle koplinger og bindinger, jo strammere tidsstyring av dagliglivet. Klokketiden er med andre ord en svært viktig ytre ramme for det samfunnsmessige liv.

#### 4.3.1 Klokketid

Den sosiale tiden har vært karakterisert på ulike måter. Å stykke den opp i timer, minutter og sekunder, i klokketid, som er grunnlaget for punktligheten som Simmel observerte, er en relativt ny måte å betrakte tiden på. Tiden som naturtid eller biologisk tid har vært knyttet til årstider, til ulike arbeidsoppgaver som hørte årstidene til, til gjentakende hendelser, flo og fjære, natt og dag osv. På trettinhundretallet ble det i enkelte europeiske byer der tekstilproduksjonen begynte å anta et industrielt preg, reist klokkeårn. De skulle vise arbeidstidens begynnelse og slutt. Arbeiderne angrep klokkene og gikk til generalstreik, men uret og tidsnormeringen vant (Johansen 1984).

Klokketiden fikk sitt endelige «gjennombrudd» ved industrialiseringen og urbaniseringen. Den ble en nødvendighet for de nye produksjonsmetoder som krevde at alle var på plass når maskinene ble startet. Taylor, som var tidsstudienes far, utviklet klokketidens muligheter gjennom sin metodikk for å rasjonalisere arbeidsoperasjonene.

Tidsorganisering på denne måten blir et tvangsinstrument, og det kan være rimelig å kalle den for disiplinærtid. Disiplinærtid betyr at alle tidsrom avgrenses på formelt vis, og den enkelte i stor grad fratras muligheten til selvbestemmelse og impulsivitet innenfor disse tidsrommene, fordi gjøremålene er fastlagte. Ens tid er kontrollert. Arbeidstiden vil i mange sammenhenger være en slik disiplinærtid, tid knyttet til enkelte former for reiser en annen. Fleksible arbeidstidsordninger, i form av for eksempel fleksitid, vil være med på å slakke noe på en stram disiplinærtid.

Klokketiden og disiplinærtiden har blitt knyttet til kontroll, mens naturtiden og «almuetiden» (Asplund 1983) delvis har blitt framstilt som noe frihetlig og kanskje litt romantisk. O'Malley (1992) har kritisert oppfatningen om at tidspress var mye mindre påtrengende i det førindustrielle enn i det industrielle, og for så vidt også i det postindustrielle samfunn. Naturtiden stiller også sine krav. Såkornet skal i jorda

på en bestemt tid. Naturen kan skape tidspress ved for eksempel å gi få soldager rundt høyonna, den tiden høyet ble tørket ute. På samme vis må innhøsting også tilpasses naturens betingelser og dermed tidskrav.

Klokketiden knyttes ofte til utviklingen av lønnsarbeid (Thompson 1967, Asplund 1983). Det hevdes at den er et produkt av endringer i produksjonssfæren. Men den kan like gjerne betraktes som en nødvendighet for å differensiere mellom arbeid og fritid, utvikling av separate sfærer for fritidsaktiviteter og den økende komplementariteten mellom arbeidstid og fritid (Urry 1993).

Man snakker om at det er stressende med krav om punktlighet og om tidstabellenes tyranni, men på sett og vis kan det ha sine fordeler at klokketiden deler inn dagen i lønnsarbeid, fritid og hvile. Den enkelte arbeidstaker selger lønnsarbeidet innenfor en definert periode av dagen, tiden før og etter «eier» hun eller han selv (nå ser jeg bort fra den ubetalte overtiden som foregår). Store deler av det ulønnede arbeidet, som husarbeid, vedlikeholdsarbeid og omsorgsarbeid er ikke tidsmessig «avtalefestet» og har derfor ikke den klokkesmessige karakter som lønnsarbeid.

Ulønnet arbeid hevdes først og fremst å være oppgaveorientert, og kravene om å få gjort oppgavene kommer både fra familiemedlemmer og «viktige» andre og fra normene for det å være gode foreldre eller gode ektefeller (Hernes 1987, Tornes 1983). Slike oppgaver kan derfor gjøres på forskjellige måter og med høyst ulik tidsbruk. Kvinner brukte mindre tid på husarbeid i 1990 enn ti år tidligere uten at deres ektemenn gjorde noe mer (SSB 1992a). Når det brukes mindre tid på husarbeid, kan dette tolkes som endringer i de kulturelt foreskrevne normene for hva som er passende tidsbruk på disse oppgavene.

Det er nærliggende å tenke seg at normene for hva som er bra nok eller tilstrekkelig standard for husarbeid har blitt mindre strenge. Det oppgaveorienterte arbeid har med andre ord også sin tidsnorm. Dette er i tråd med O'Malleys kritikk av oppfatningen om at oppgaveorientert arbeid i det førindustrielle samfunn ga det et mer fritidsmessig preg (O'Malley 1992).

Selv om ulønnede oppgaver knyttet til husarbeid ofte gjøres på samme tid på døgnet, dvs at de også har sine tidsrutiner på linje med lønnet arbeid, vil de også være oppgaveavhengige (krevende) i tillegg til klokkesavhengige. Ved lønnsarbeidsdagens slutt stopper man det arbeidet man er i gang med, man tilpasser til en viss grad også arbeidsoppgavene slik at de kan avsluttes klokken 16<sup>3</sup>. De ulønnede husholds- og omsorgsoppgavene krever ofte en avslutning uansett klokkespunkt og «spiser» seg dermed inn i den tiden som kan defineres som fri tid og tid til hvile, søvn osv. Oppgaveorientert arbeid – slik som ulønnet hus- og omsorgsarbeid er, kan være minst like stressende som klokkesorientert lønnsarbeid. Hvis en definerer stress som å ha liten kontroll over det som skal gjøres, både med hensyn til utstrekning i tid og når det skal foregå, kan ulønnede arbeidsoppgaver ha en slik stresskarakter. Tidsbegrenset lønnsarbeid, tid for arbeidsreise, lunsjpause osv gir en bestemt orden på hverdagen. Barne-TVs punktlighet «redder» foreldre fra omsorgs- og oppmerksomhetskrav.

Klokketiden ordner hverdagen. På den andre siden er man til en viss grad frigjort fra den ved at det er tatt i bruk teknologi som gjør det mulig å kommunisere med mennesker på den andre siden av jorda i løpet av sekunder ved hjelp av telefon, telefaks og datamaskin. Vi trenger ikke å bruke tid til å reise for å gjøre en del ting. Og vi kan kommunisere med andre uavhengig av tid og rom. Komprimeringen av tiden og rommet ved hjelp av teknologi har gjort verden mindre (Harvey 1989). Tidens og rommets betydning reduseres på denne måten, men uten at de daglige reiser av den grunn får mindre betydning, hvert fall ikke foreløpig.

#### 4.3.2 Lineær og syklisk tid

Klokketiden ble, som jeg tidligere nevnte, knyttet til nye produksjonsformer, til krav om presisjon og punktlighet. Det målrasjonelle, det effektive, planlegging, å skue framover, har sammenheng med forestillingen om det som gjerne kalles den lineære tid, om at ting foregår i en ordnet rekkefølge. Denne tidskulturen eller tidsordningssystemet hevdes først og fremst å prege produksjonssfæren (Hernes 1987). Produksjonssfæren kjennetegnes av planlegging og gjennomføring av oppgaver som følger på hverandre i tid. Aktivitetene og oppgavene skal gjennomføres effektivt og med minst mulig bruk av tid. Å betrakte tid på denne måten, som en knapp ressurs og med tidsordnede aktiviteter, gjennomsyrrer vår moderne vestlige kultur. Knapphet, monobruk av tid, planlegging og rasjonalisering er knyttet til den lineære tidskultur (Wilson 1981, Lewis and Weigert 1981). Den lineære tiden er produksjonens tidsordningssystem og hevdes å være mer knyttet til menns enn til kvinners dagligliv (Hernes 1987, Liljeström 1985).

Reproduksjonssfæren består i stor grad av aktiviteter og oppgaver knyttet til omsorg for andre mennesker, og tiden går med til å tilfredsstille andre menneskers behov. Denne typen arbeid eller oppgaver er ikke av en slik karakter at det alltid er like lett å planlegge det. Stell av barn, gamle eller syke må gjøres når det trengs. En kan som regel ikke krysse av i dagboka to uker før det skal gjøres. Det er heller ikke slik at kortest mulig tidsbruk er idealet. Reproduktive arbeidsoppgaver kombineres ofte. Middag blir laget samtidig som vaskemaskinen mates og barna får hjelp med lekser. I motsetning til produksjonssfæren, som kjennetegnes ved monobruk av tid, har tid brukt på omsorgsarbeid karakter av flerbruk. Gjentakelser, uegnet for planlegging og flerbruk av tid preger tidskulturen i reproduksjonssfæren. Dette tidsordningssystemet kalles gjerne syklisk tid, og er analogt til Asplunds almogetid.

Det har blitt hevdet at for kvinner oppstår det gjerne en konflikt mellom de to tidsordningssystemene. De skal være både dyktige lønnsarbeidere og ansvarlige omsorgspersoner. Rita Liljeström (1985) bruker betegnelsene «kvinnetid» og «mannstid» for å karakterisere forskjellene i kvinner og menns liv og beskjeftigelse. Karen Davies kaller klokketiden for mannstid (Davies 1987, 1990). Hun hevder at klokketiden er kjønnet ved at kvinner tvinges inn i en tidstvangstrøye som de selv ikke har fabrikkert. Klokketiden har mer med menns enn med kvinners liv å gjøre, ifølge henne.<sup>4</sup> I andre sammenhenger har en brukt bunden og ubunden tid for å vise at kvinners bruk av tid oftere har karakter av bruk av tid for andres velbefinnende enn det menns bruk av tid har. Tiden blir dermed relasjonell. Den ses i forhold til andres tid.

Kvinnens tidsbruk er også mer oppstykket, og deres gjøremål avbrytes oftere. Begrepe ne syklisk og lineær tid har vært brukt for å karakterisere kvinnens og menns oppgaver og gjøremål, kvinnens som gjentakende og mangeartet, menns som fremadrettet og ensartet (Hernes 1987).

Innenfor det tidsregulerte bysamfunn er det oppgaveorienterte eller sykliske tidsordningssystem på mange måter underlagt det lineære. Det er det lineære og klokketiden som skaper rammen for hverdagslivets gjøremål, med det klare skillet mellom tid for betalt arbeid og ikke-betalt tid, mellom arbeidstid og fritid. En god del av folks fritidsaktiviteter har også klare tidsbindinger og er klokkemessig definert, også barns. Det betyr at foreldres omsorgsarbeid, for eksempel transport av barn til og fra ulike fritidsaktiviteter, er sterkt preget av det planlagte tids-skjema, av det lineære tidsordningssystem. Samtidig har arbeidslivet eller produksjonssfæren klare sykliske trekk. Mange typer lønnsarbeid har preg av repetisjon og rutine. Det er gjentakelser uten nødvendigvis en klar linearitet, selv om den er underlagt klokketiden.

Både produksjons- og reproduksjonssfæren har innslag av begge tidsordningssystemer, og kvinner og menn deltar i begge sfærer, så jeg oppfatter det for enkelt å knytte det ene tidssystemet til kvinner og det andre til menn.

### 4.3.3 Periodisitet

Kvinnens og menns tidsbruk på ulike typer aktiviteter (lønnsarbeid, husarbeid osv) brukes ofte som indikator på likestilling. Tidsbruk alene, målt som varighet, forteller imidlertid bare en del av virkeligheten.<sup>5</sup> Organisering av dette arbeidet, både steds- og tidsmessig, vil også være av vesentlig betydning for i hvilken grad det vil være snakk om likestilling. Hyppighet og periodisitet av aktiviteter og reiser har klare implikasjoner for hvilke valgmuligheter for handling som er til stede.

Mange av hverdagslivets gjøremål og reiser har en bestemt periodisitet. De gjentas med jevne mellomrom, til dels på de samme stedene og til de samme tider, som en del av hverdagslivets rutiner. Jo oftere en oppgave må gjøres, jo sterkere er også de romlige bindingene, dvs mulighetene til å gjøre andre ting som har en lokalisering fjernt fra utgangsstedet for ens opprinnelige oppgave.

Douglas og Isherwood (1980) hevder at det er et inverst forhold mellom bruksfrekvens og rang eller kvalitet på varer og tjenester. Poteter spises nesten daglig og har derfor lav rang, mens hummer er, for de fleste, en mer sjelden spise, og har derfor høy rang. De bruker den samme tankegangen også om arbeidsoppgaver – det som må gjøres ofte, og de varene som er knyttet til disse gjøremålene – har lav verdi og rang. Vasking, som har en hyppig, repeterende karakter, har lav rang. Mye husarbeid og omsorgsarbeid har også høy periodisitet. Dermed er det «god økonomi» å fordele eller samle oppgaver med omtrent samme frekvens hos samme person. «*Feeding the baby at four-hour intervals can easily be combined with a two-hour schedule for care of a sick person, and other routines can be slotted into the same program. Thus the decision of labor between the sexes is set, the world over, by the best possible economic principles as follows: work frequencies tend to cluster into complementary role categories. These differentiate upward: the higher the status, the less periodicity constraints; the lower the status, the greater the periodicity constraints.*» (Douglas og Isherwood 1980: 120). Kvinner henter og bringer barn, de gjør



dagligvareinnkjøpene, de står for mye av husarbeidet osv. Dette er oppgaver som har omtrent samme periodisitet og som derfor binder i tid og rom. Menn kan gjøre (kanskje) like mye arbeid i hjemmet totalt over en uke, men det er for eksempel konsentrert til en dag av vedlikeholdsarbeid. Dermed er periodisiteten lav og bindingene mindre.

Høy periodisitet er ikke nødvendigvis uforenlig med lang avstand, for eksempel mellom bolig og arbeid, men gjør det vanskelig å kombinere med andre oppgaver som har tilsvarende høy periodisitet, men er lokalisert et annet sted, for eksempel hjemme i husholdningen og i nærmiljøet. I et storbysamfunn betyr dette at kvinner i familier som praktiserer en tradisjonell kjønnsrolledeleling av arbeidsoppgavene i hjemmet, ofte vil måtte velge en arbeidsplass i nærheten som muliggjør ivaretagelsen av deres kombinerte arbeidsoppgaver. Dette kommer jeg tilbake til i kapittel 9.

## 4.4 Tid som ressurs

### 4.4.1 Tid som individuelt gode

Ved innføring av klokketiden og kopling av tid til lønnsarbeid, blir tiden oppfattet som en vare som kan kjøpes og selges. Arbeidstiden selges på arbeidsmarkedet og tid kan også kjøpes for penger. Tiden blir en ressurs som kan brukes og misbrukes.

Slik oppfatning av tid legger større vekt på den individuelle verdien av og tilknytningen til tid. Tid blir noe som tilhører en selv, og som andre slike individuelle goder, blir den mer verdt dess større kontroll en har over den. Oppfatningen av i hvilken utstrekning en eier (sin egen) tid er viktig som et grunnlag for å betrakte den som et individuelt gode. Mye sammenhengende egenkontrollert tid betyr mindre hindringer og større frihet. Som diskutert i forrige avsnitt, har en del av de kvinnerelaterte oppgavene høyere periodisitet enn de mannsrelaterte, noe som betyr at egenkontrollen over tiden kan være lavere for kvinner enn for menn.

Ut fra den puritanske etikk er det et ideal å ha det travelt. Å ha det travelt viser at en er en viktig og etterspurt person, samtidig som en etterlever det protestantiske/puritanske tidsbud om å fylle tiden med et meningsfullt innhold. Det kan bety at det er stor etterspørsel etter ens tid – og at en er mest mulig interessert i å utnytte denne etterspørselen. At man har det travelt, kan på den andre siden bety at den prisen en får pr tidsenhet er så lav at man må selge mest mulig av sin tid. At en har det travelt kan også innebære at etterspørselen etter ens tid ikke har noe med arbeidsmarkedet å gjøre – men er knyttet til omsorgs- og husarbeid – slik at den på grunn av sin «umettelighet» er vanskelig å kontrollere for individet.

Salg og kjøp av tid både på arbeidsmarkedet og i form av tjenester (som for eksempel reklametid i radio og på TV) skaper tiden om til en (eller flere) allmenn valuta. I likhet med pengemarkedet legger dette grunnlag for spekulasjoner og juks. Asplund (1983:116) uttrykker det slik: «*Falskmynteri förutsätter mynt. Tidfusk förutsätter att tiden blivit en allmän valuta*». Kan en selge sitt arbeid to ganger, er halvparten av tiden spart. Stemplingsur og timelister er kontrollinstrumenter for å avsløre tidfusk. Jo mer disiplinering knyttet til arbeidstiden, jo mer «gjerrig» er det sannsynlig at arbeidsselgerne også vil være med sin tid. Krav om overtids-

kompensasjon står antakelig sterkt i produksjonsorientert arbeidsliv der tidskontrollen med arbeidet er mest nitidig.

Oppfatningen av tid som et individuelt gode, som noe en kan forhandle med, men ikke bør skusle bort, antar jeg vil være mer fremtredende hos personer som har tilknytning til et arbeidsliv der tidsdisiplineringen er sterkest. Dette er en type arbeidsliv som er mer karakteristisk for arbeidsplasser der menn jobber enn der kvinner arbeider. Ellingsæter (1995) typologiserer arbeid etter om det arbeides med ting, informasjon eller mennesker. Mange av kvinners arbeidsplasser er knyttet til behandling av mennesker og vil dermed ikke være underlagt de samme produksjonskrav som når det gjelder arbeid knyttet til informasjon eller ting. Det har blitt hevdet at yrker som innebærer omsorg for andre mennesker vil ha en egen tidslogikk (Wærness 1982). Denne er basert på mellommenneskelige relasjoner, der innlevelse, vilje og evne til å hjelpe andre er det viktigste. Effektivitetskrav, som i produksjonsarbeid, er dermed mindre relevant<sup>6</sup>.

Jeg vil også tro at en markedsoppfatning av tid er sterkere blant folk med en individualistisk politisk holdning til samfunnsmessige forhold enn blant dem som har en mer kollektivistisk politisk holdning. Idealet om «å være sin egen lykkes smed», som forenklet sagt preger høyresiden i politikken mer enn venstresiden, har også sammenheng med oppfatningen om tiden som individuelt gode, som noe myndighetene i minst mulig grad bør gripe inn i med (tids)regulerende tiltak.

#### 4.4.2 Å spare tid

Når tid blir en valuta på linje med penger, betyr dette at tid kan spares og lånes. Fleksitidsordninger i arbeidslivet legger grunnlag for at tiden kan legges til side på en konto for senere bruk, eller tiden kan brukes på forskudd. Den blir da et rentefritt (tids)lån som må betales tilbake. Tidskonto-ordninger fins også i tilknytning til svangerskap og barsel.

Tidssparing har først og fremst mening i tilknytning til et lønnsarbeidsmarked, i forhold til en annen valuta, penger.

Tidskontoer er bare knyttet til arbeidsmarkedet. I familielivet gjelder ikke slike ordninger. Det aksepteres antakelig ikke at middagen faller bort seks av ukens sju dager med en kompensatorisk søndagsmiddag, eller at barna må klare seg selv mesteparten av tiden. Selv om en kan korte inn på tidsbruken på forskjellige husholdningsoppgaver, er tidssparing formalisert som i arbeidslivet, mindre aktuelt innenfor omsorgssfæren. For tidspressede foreldre ble det i sin tid opprettet et «trøstebegrep» som ble kalt kvalitetstid. Det var ikke så viktig hvor lenge foreldrene var sammen med barna, bare kvaliteten på samværet var godt.

Webers analyse av den protestantiske etikk knytter tidssparing til den puritanske moral om ikke å sløse med Guds gaver. Tid er en slik gave som skal fylles med meningsfullt arbeid til Guds ære. Det er påpekt at idealet om å spare tid er eldre enn protestantismen, og den har heller ikke bare med den jødisk-kristne tradisjonen å gjøre (O'Malley 1992). O'Malley refererer blant annet en undersøkelse av japanske bønder på 1700 og 1800-tallet som innenfor en syklisk (naturtid) tidsorden drev tidssparing. Deres tidsforståelse var imidlertid kollektivt forankret, og

sløsing av tid ble dermed sett på som en forbrytelse mot de andre i lokalsamfunnet<sup>7</sup>.

Tidskonti- og fleksitidsordninger er først og fremst et svar på kravet om en lemping på disiplintiden, om mulighet til større kontroll over egen tid og livssituasjon. Fleksitid kan også brukes som en sparekonto. Fleksitidsordningen er imidlertid skjevt fordelt. Menn har mer fleksitid enn kvinner, og de med høy yrkesstatus har det oftere enn de med lav (Hjorthol og Nielsen 1988). Jeg vil derfor anta at tidssparing med tanke på individuell gevinst forekommer oftere blant menn og høystatusgrupper enn blant kvinner og personer med lavere yrkesstatus.

Hva brukes tid som spares til? Ifølge den protestantiske etikk skal ledig tid brukes til enda mer nyttig eller produktivt arbeid, bare det høyst nødvendige skal brukes til hvile. Den puritanske tidsmorals gyldighet ser imidlertid ut til å være på vikende front. Å spare tid i vårt samfunn har i stor utstrekning å gjøre med å øke fritiden. Man sparer for å kunne få mer tid til å gjøre de tingene en har mest lyst til å gjøre, eller i hvert fall for å kunne være utenfor arbeidets kontrollerende disiplintid<sup>8</sup>.

Giddens mener at folk skaper sine egne «*lifecalendars*» som er fokusert på identitetsskapende hendelser (og aktiviteter) som ikke først og fremst er knyttet til lønnsarbeid (Giddens 1993). Fritiden, og det den fylles med, får alt større betydning for personens identitetsutvikling. Det individentsenterte i forhold til det å spare tid får dermed enda større aktualitet. Å spare tid er da noe en gjør til nytte for seg selv. Det motsatte, å tape tid, blir et personlig tap.

Er tiden spart, betyr det at tiden også kan gis bort. Tid kan dermed være en gave. Tid blir gitt i respekt for en person eller en sak. Ett minuts stillhet er en slik gave. En kan også tenke seg at en av politiske årsaker er villig til å bruke noe mer tid for å oppnå en samfunnsmessig gevinst – for eksempel gå vekk fra å bruke bil til å bruke kollektive transportmidler for å redusere miljøskadene. Gavmildhet generelt har antakeligvis lite med kjønn å gjøre, men forhold til tid og bruk av tiden kan, som jeg har diskutert, være ulikt oppfattet og fordelt mellom kvinner og menn.

#### 4.4.3 Ventetid

Det motsatte av å spare tid er å sløse eller kaste den bort. Å kaste bort tid sett fra individets side er for eksempel å vente. I denne sammenhengen tenker jeg på den prosaiske ventetiden, som å vente på bussen eller på noen en har en avtale med o.l. En kan også snakke om ventetid i en mer positiv betydning. Ventetid kan være fylt med forventning, for eksempel kan svangerskap være av den typen ventetid. Å glede seg til jul, til bestemte begivenheter har også karakteren av forventningsmettet ventetid.

Ventetid kan måles i minutter eller timer, men ventetiden er også en subjektivt opplevd hendelse. Tidsopplevelser av denne typen har også blitt kalt hendelsestid (Johansen 1984). Hendelsestiden er nærmest det motsatte av klokketiden. Mens klokketiden er homogen, den angår alle aktiviteter og kan gjøre alt sammenlignbart, er hendelsestiden heterogen. Hendelsestiden er knyttet til subjektive opplevelser av fenomener som ikke er sammenliknbare. Ventetid er en

opplevelse som kan ha «evighetens» perspektiv. Å stå på en bussholdeplass og ikke vite når bussen kommer, er et fenomen som kan knyttes til klokketid, men tidsopplevelsen er vanligvis ikke i samsvar med den, den er knyttet til hendelsestid.

Ventetid er en spesiell variant av hendelsestiden. Den har en rekke implikasjoner som er av stor betydning innenfor transport. En del av disse implikasjonene er oppsummert i en artikkel av Robert Levine (1987). Utgangspunktet er antakelsen om at tid er penger, som er nevnt over. Det abstrakte begrepet tid er redusert til penger (som også er abstrakt). Arbeidstiden kan regnes ut i penger, reklametid på TV er penger osv, den er slik sett en vare. Det betyr at tid eller ventetid er underlagt loven om tilbud og etterspørsel. Jo knappere tilbudet er, jo lenger vil ventetiden eller køen bli. En kan vente i timevis (og enda lenger) for å få billetter til en bestemt konsert eller en sportsbegivenhet. Å sitte i bilkø på veg til arbeidet aksepteres som mer attraktivt enn å reise kollektivt. Det betyr at det vi venter på gis en høy verdi (det bør ha høyere verdi enn ventetiden). For ganske mange ser det ut til at ventetiden i bil oppleves som mindre besværlig enn ventetiden på et kollektivt transportmiddel, fordi man vurderer det å sitte i en egen bil som høyere eller mer behagelig enn å sitte på bussen. I dette tilfellet kan en skille mellom kjent ventetid og ukjent eller ukontrollerbar ventetid (som i tilfellet med å vente på bussen).

Status bestemmer hvem som venter. Jo viktigere en person er, jo større etterspørsel er det etter vedkommendes tid. Siden tiden er begrenset, vil verdien stige med den oppfattede viktigheten. Statusaspektet er også av interesse med hensyn til transport. Hvilke transportmidler må vente i forhold til andre, hvem får de raskeste vegene? Når kollektivtransporten får signalprioritering i lysregulerte kryss, skjer det en oppjustering av dens status i forhold til bilistene. Å måtte vente på bussen eller trikken kan oppleves som statusdegradering. Passasjerer har ingen kontroll over situasjonen. Makten ligger hos sjåføren for transportmidlet eller aller helst i transportsystemet, som forbruker passasjerens tid<sup>9</sup>. Med dette følger også at tid er makt. Med status kommer også mulighet og makt til å kontrollere egen og andres tid. Et trafikksystem kan brukes til tidskontroll av trafikantene. Ved å gi prioritering til bestemte typer kjøretøy, kan tiden kontrolleres og dermed gjøre noen mer attraktive enn andre ved å korte ned deres ventetid.

På den andre siden kan en si at jo lenger køen er, jo mer attraktiv er personen eller varen/gjenstanden en venter på. Populære leger har lengre ventelister enn mindre populære. Innenfor transportområdet kan det være slik at en må stå på venteliste for å få kjøpt en spesiell bil eller motorsykkel. Lang frivillig ventetid på kollektivtransport er uttrykk for noe annet – antakelig betyr dette mangel på valgmuligheter, og/eller at tilbyderer er i en monopolsituasjon.

De privilegerte venter ikke. Har en muligheter, kan en unngå køer ved å kjøpe seg fri, la andre gjøre ventearbeidet, velge alternativer som ikke krever ventetid osv. I tilknytning til transport har dette med mulighet til å velge transportmiddel, for eksempel bil, som er mindre bundet i tid og rom, framfor kollektivtransport. Det har også med muligheter til å velge å reise på andre tider når det ikke er kø, ved at menn og høystatusgrupper oftere har fleksitid enn kvinner og arbeidere (jfr forrige avsnitt). I begge tilfellene vil menn og folk med høy yrkesstatus ha større valgmuligheter enn kvinner og de med lav yrkesstatus.

## 4.5 Tidsoppfatninger knyttet til bruk av bil og kollektive transportmidler

I hvilken grad vil disse forskjellige sidene ved tid virke inn på kvinners og menns oppfatninger av tidsaspekter knyttet til transportmidlene og det å reise?

Som jeg hevdet innledningsvis, vil tidsoppfatninger påvirkes av de erfaringer som gjøres knyttet til tidsaspekter ved ulike samfunnsmessige arenaer, for eksempel hva som kjennetegner tidskontrollen på forskjellige typer arbeidsplasser eller hva som kjennetegner tidsordningssystemer som gjelder innenfor ulønnet arbeid i forhold til lønnsarbeid. Tidsoppfatninger knyttet til transportmidlene vil også påvirkes både av de erfaringene man har med bil og kollektive transportmidler og de oppfatningene og holdningene man har til dem.

Diskusjonen i de foregående avsnittene har også pekt på at det knyttes verdinormer til tid, om hvordan tiden skal brukes og at visse aktiviteter og oppgaver har en normert tid, mens andre ikke. Tiden oppfattes dermed også som en ressurs, der det å ha kontroll over tiden, ved å unngå ventetid og å kunne utnytte den effektivt, er tegn på vellykkethet. Det motsatte er degraderende. Jeg hevdet at oppfatning av tid som en rent individuell ressurs som kan omsettes på et marked, har en sterkere forankring blant dem som stemmer på høyrepartier enn blant andre stemmegivere. Begrunnelsen for en slik antakelse er høyresidens generelt mer individualistiske holdninger og tro på markedsløsninger. Politisk holdning vil dermed også kunne ha en innvirkning på denne typen tidsoppfatning. Stemmegivning gir et mål på holdninger som ideologisk er knyttet til den verdimeslige dimensjonen individuell - kollektiv.

I tillegg til tidsaspektet kommer de ulike assosiasjonene bil og kollektive transportmidler gir. Kollektivtransporten assosieres ofte med ventetid og det negative som er forbundet med det; mangel på kontroll over egen situasjon, sløsing med tid, opplevelse av avmakt, redusert status og generelt ubehag (jfr 4.4) Når en venter på bussen eller trikken (ut over det tidspunktet den skulle ha kommet), er dette negativt ladet hendelsestid. Det hjelper lite at den faktisk registrerte klokkeid er ti minutter, når opplevelsen av ventetiden tilsier at den er mye lenger. Som tidligere referert (kapittel 3) mener Castells (1977) at når kollektivtransportens tidsskjema er så sterkt knyttet til produksjon, skaper dette assosiasjoner til trengsel, kø og ubehag, i motsetning til assosiasjonen av bil med frihet og valgmuligheter. For tidsoppfatninger knyttet til bil og kollektive transportmidler, vil derfor erfaringer med bruk (og ikke bruk) av dem være med på å prege den holdningen man har. Holdningen kan gjerne være bygd på hva man tror om de ulike transportmidlene, ikke nødvendigvis hvordan de faktiske forholdene er når det gjelder tidsaspekter.

Kvinner og menns situasjon i forhold både til lønnet og ulønnet arbeid er forskjellig, noe som kan bety at de har ulik oppfatning av tidsaspektet både ved bilbruk og bruk av kollektive transportmidler. Kvinner er oftere i yrker med mindre formalisert tidskontroll, samtidig som de har hovedansvar for omsorgsarbeid, der det sykliske tidsordningssystemet er mer fremtredende enn det lineære. Begge disse forholdene kan tale for at kvinner har et mer fleksibelt forhold til tid. På den andre

siden er det nærliggende å tro at kvinners periodiserte tidsbruk og varierte gjøremål gjennom kombinasjonene av lønnet og ulønnet arbeid skaper store behov for å spare tid gjennom effektiv transport. Disse to forholdene peker i forskjellig retning når det gjelder holdning til tidsaspektene ved transportmidlene.

Kvinner stemmer noe forskjellig fra menn ved politiske valg. Blant kvinner er det flere som stemmer på venstrepartiene og mellompartiene enn blant menn (Aardal m fl 1989, Bratterud 1990). Kvinner har kollektivt orienterte verdier, menn er mer individualistiske (Listhaug m fl 1995). Dette kan også være med til å forklare eventuelle forskjeller mellom kvinners og menns holdninger til ulike tidsaspekter ved transportmidlene.

Undersøkelser av holdninger til kollektivtransport har vist at kvinner har mer positive oppfatninger enn menn (jfr kapittel 5). Dette har blant annet sammenheng med at de bruker kollektivtilbudet mer enn menn og dermed kjenner de det bedre. Det kan sies at kvinner mer enn menn er sosialisert til å være kollektivtrafikanter. De som ikke, eller svært sjelden, reiser med buss eller trikk har en feilaktig oppfatning av hvor lang tid det tar. Det vanlige er å tro at buss og trikk bruker lenger tid på en reise enn det de faktisk gjør, og at hastigheten er lavere enn den faktisk er (Brög 1991, Hjorthol m fl 1990, Stangeby og Norheim 1995). Oppfatninger om transportmidler man sjelden bruker kan være basert på stereotyper som ikke nødvendigvis har med egne erfaringer å gjøre (Berge og Nondal 1994). Sammenhengen mellom hva man faktisk gjør og hva man mener kan være tosidig. Kjører man mye bil og sjelden kollektivt, kan dette påvirke ens holdning til bilbruk i positiv retning, slik som ens positive holdning til bil kan bety mer bilbruk. I det første tilfellet justeres holdningen til den faktiske handlingen. Man løser dermed problemet med kognitiv dissonans, som betyr at det er uoverensstemmelse mellom handling og holdning, og oppretter samsvar mellom de to (Festinger 1957).

For å undersøke hvordan tidsoppfatninger knyttet til bilbruk og de kollektive transportmidlene varierer mellom kvinner og menn, har jeg analysert utsagn fra en intervjuundersøkelse om daglige reiser og aktiviteter, hvor det også ble stilt spørsmål om holdninger til transportmidler og transportpolitiske tiltak. Undersøkelsen ble gjennomført blant et tilfeldig utvalg av befolkningen over 18 år i Oslo høsten 1993<sup>10</sup>. De tre utsagnene eller påstandene jeg her bruker er:

*«Jeg liker å kjøre bil fordi jeg sparer tid.*

*Jeg liker ikke å reise kollektivt fordi det tar for mye tid.*

*Jeg liker ikke å kjøre kollektivt fordi jeg blir bundet av ruter og tider»*

Slik spørsmålene er formulert, inneholder de aspekter både ved selve tidsdimensjonen og et spekter av assosiasjoner knyttet til transportmidlene, som kommer i tillegg. Det betyr at det ikke bare er tid i seg selv analysene vil dreie seg om, men også de positive og negative assosiasjonene som forbindes med henholdsvis bil og kollektive transportmidler<sup>11</sup>.

For å undersøke ytterligere et tidsaspekt ved det å reise, bruker jeg svarene fra spørsmål i samme undersøkelse om hvor mye ekstra reisetid bilister kunne tenke seg å godta dersom de måtte gå over til å reise kollektivt på forskjellige typer reiser. Disse hypotetiske spørsmålene er stilt i tilknytning til opplysning om konkrete reisereisens formål og transportmiddelbruk. I disse spørsmålene er tidsaspektet ”renere”, men også her vil assosiasjonene man har til bil og kollektive transportmidler antakelig også virke inn på svarene.

#### 4.5.1 Tidsaspekter ved transportmidlene

Bilen som symbol på det moderne samfunn, på fremskritt og frihet til å velge, har til en viss grad fått en knekk gjennom miljødebatten (jfr kapittel 5). Dette har imidlertid hatt svært liten betydning for dens utbredelse og bruk (Vibe 1993a).

Betrakter man gjennomsnittlige reisetider for henholdsvis bil og kollektivtransport på de samme reisestrekningene, er bilreisene kortere i tid. Man sparer tid ved å bruke bil når en ser på de aggregerte dataene. Men i en god del tilfeller er det ikke slik. Bil i rushtida kan være en tidkrevende transportmåte, og kollektivtransport i egne traseer vil være raskere. På korte avstander kan det tidsmessig lønne seg å sykle.

De som i Oslo sier seg enige i at de liker å kjøre bil fordi de sparer tid, vil dermed ikke nødvendigvis ha objektiv dekning for siste ledd av påstanden, hvis en med tid tenker på klokketid i form av minutter og timer. Det er ikke sikkert at de vet hvor lang tid reisen ville ha tatt med en annen reisemåte. Følelsen av å spare tid og det positive i å oppleve å kunne spare tid, vil likevel være reell. Det kan være den opplevde tid som er avgjørende både for å si seg enig i påstanden og for å velge reisemåte. Mange vil antakelig slutte seg til en slik påstand med tidssparing som begrunnelse, fordi det gir en sosialt akseptabel legitimering av bilbruk (i den utstrekning det er nødvendig). Å spare tid er, som jeg tidligere har beskrevet, en sterk norm.

I befolkningen som helhet er det stor tilslutning til påstanden - *Jeg liker å kjøre bil fordi jeg sparer tid* - tre fjerdedeler er helt enige. Tendensen er at menn oftere er enige i påstanden enn kvinner, 70 mot 65 prosent, men forskjellen er ikke signifikant (vedleggstabell 4.1).

Det er derimot slik at de som tilhører familier med førskolebarn, de som stemmer høyrepartiene (Høyre og Fremskrittspartiet) og de som ikke har reist kollektivt dagen før intervjuet, men har brukt bil, er signifikant mer enige i utsagnet enn andre (vedleggstabell 4.1). Det er små, men ikke signifikante forskjeller mellom kvinner og menn innenfor de ulike kategoriene (tendensen er at kvinner er mindre enige i påstanden enn menn), bortsett fra at enslige kvinner med barn er mindre enige i påstanden enn enslige menn med barn (vedleggstabell 4.1). Grunnen er antakelig at de i mindre utstrekning enn enslige menn har bil.

Dette tyder på at holdning til bil som tidsbesparende transportmiddel først og fremst har sammenheng med den situasjonen man befinner seg i, om det er små barn i familien og hvordan man vanligvis reiser, og ens verdimeslige grunnlag, uttrykt gjennom politisk tilhørighet. Forholdet til dette tidsaspektet koplet til bil har med andre ord sammenheng med erfaringer på transportområdet; man

uttrykker positivt holdning til det man er vant til og er mer reservert når man ikke er en daglig bruker. Fra tidligere forskning vet man at barnefamilier bruker bil mer enn andre hushold (Erlandsen 1995), slik at bilen oppfattes som et nyttig redskap for tidssparing i denne situasjonen, uansett kjønn.

Å mislike å reise kollektivt fordi det tar for mye tid er den negative motpolen til å like å kjøre bil fordi en sparer tid. I tillegg til tidsaspektet kommer de ulike assosiasjonene bil og kollektive transportmidler gir. Blant Oslo-befolkningen er det 29 prosent som er helt enige at - *Jeg liker ikke å reise kollektivt fordi det tar for mye tid* (vedleggstabell 4.2). Det er en signifikant forskjell i oppfatning mellom kvinner og menn. Mens det er 24 prosent blant kvinnene som mener dette, er den tilsvarende andelen blant menn 34 prosent. Kvinner har altså ikke samme negative oppfatning av tidsaspektet ved kollektivtransporten som menn.

Oppfatningen om at kollektivtransporten tar for lang tid har også signifikant sammenheng med familietype, stemmegivning og transportmiddelbruk (vedleggstabell 4.2). I hovedsak er det de som liker å bruke bil fordi de sparer tid, som også sier at de ikke liker kollektivtransporten fordi det tar for lang tid. Når kjønn kombineres med familietype opprettholdes kjønnsforskjellene både blant enslige med barn og par hvor det ikke er barn (vedleggstabell 4.2). Blant par med barn er ikke kjønnsforskjellen lengre signifikant. Dette kan ha sammenheng med at bilbruken i barnefamilier er høy både for kvinner og menn (jfr kapitlene 8 og 9).

Kjønnsforskjellene forsvinner nesten helt når det kontrolleres for politisk stemmegivning (vedleggstabell 4.2). Kjønnsforskjellene er med andre ord knyttet til at kvinner og menn har ulike politiske holdninger og at disse påvirker oppfatningene om tidsaspekter ved transportmidlene. Kjønnsforskjellene opprettholdes når man ser nærmere på de gruppene som brukte bil og som ikke reiste kollektivt dagen før. Selv om kvinner her har den samme reisepraksis som menn på undersøkelsestidspunktet, har de likevel en mindre negativ holdning enn menn til kollektivtransporten. Her kommer både livssituasjon og politiske holdninger inn i bildet. Denne analysen viser at kvinner i større grad enn menn verdsetter kollektivtransporten uansett transportpraksis dagen før og familiesituasjon. Dette kommer også fram i det siste av spørsmålene, at man ikke liker å kjøre kollektivt fordi man blir bundet av ruter og tider.

Å mislike kollektivtransporten fordi den binder i tid og rom har med tilbudets plassering i døgnet, tidsintervaller og tidspunkter gjøre. Det er helt klart at det kollektive transporttilbudet varierer sterkt over døgnet og at det er bedre på enkelte relasjoner enn det er på andre. Avgangshyppigheten er størst i rushtidsperiodene, og forbindelsene mellom ytterområder og sentrum er bedre enn mellom områdene i ytre by (jfr kapittel 6). Først i løpet av de senere årene har det kommet et nattilbud. Det er derfor slik at det kollektive transportsystemet ikke vil kunne dekke alle reisebehov. Selve påstanden – *jeg liker ikke å kjøre kollektivt fordi jeg blir bundet til ruter og tider* – åpner for en følelsesmessig negativ reaksjon som spiller på de oppfatninger som intervjupersonen kan ha. Påstanden knyttes til opplevelsen av ufrihet og vil kunne bygge opp under allerede negative holdninger til kollektivtransporten. Tidskontroll, tidstilpasning, individuell innordning til kollektive tidsskjema er tenkbare assosiasjoner.



For befolkningen totalt er det 34 prosent som er helt enige i påstanden (vedleggstabell 4.3). Forskjellen mellom kvinner og menn er signifikant. Mens 41 prosent av mennene opplever at kollektivtransporten virker bindende i tid og rom, er det 29 prosent av kvinnene som sier at de er enige i påstanden. Man kan spørre seg om dette betyr at kvinner ikke har de samme reisebehov som menn, eller om det er et uttrykk for at menn har en bedre tilgang til bil enn kvinner, slik at deres oppfatning av kollektivtransporten begrunnes ut fra egen bilbruk. Jeg kommer tilbake til dette spørsmålet både i kapittel 5, der transportmidlene behandles særskilt, og i kapittel 7, der jeg presenterer sammensetningen av kvinner og menns reiser, både når det gjelder formål, lokalisering og reisemåte.

Analysen her viser at selv om det kontrolleres for familietype, stemmegivning og om vedkommende brukte bil og kollektive transportmidler dagen før, opprettholdes i hovedsak kjønnsforskjellene (vedleggstabell 4.3). Det er i første rekke politisk tilhørighet som svekker forskjellen mellom kvinner og menn noe. Ellers er det klart at kvinner i mindre utstrekning enn menn opplever kollektivtransporten som tidsmessig og romlig bindende.

Analysene i dette kapitlet viser at kvinner har en mer positiv holdning til tidsaspektene ved kollektivtransporten enn menn. Det er også en tendens til at de er mindre positivt innstilt til bil som tidsbesparende redskap. En forklaring på dette kan være at kvinners aktiviteter har en slik romlig og tidsmessig plassering at det kollektive rutetilbudet er bedre egnet for kvinners gjøremål enn for menns. Dette skal jeg se nærmere på i kapittel 7.

En annen forklaring kan være at forskjellen har sammenheng med at kvinner oftere enn menn bruker kollektivtransporten og dermed har større kunnskap om hvilket tilbud som gjelder. Analysen av de tre påstandene om bil og kollektivtransport viser at oppfatningen av tidsdimensjonen koplet til transportmidlene har en klar sammenheng med den faktiske bruken. De som kjører mye bil har en positiv oppfatning av at bilbruk er tidsbesparende, mens de oppfatter at kollektivtransport tar lang tid. De som reiser kollektivt har på sin side en mye mindre negativ holdning til kollektivtransportens tids- og romlige begrensninger. Det er med andre ord slik at de som bruker kollektivtilbudet minst har mest negativ oppfatning av det. Om det er slik at de har sluttet å reise kollektivt fordi tilbudet er for dårlig, eller om holdningen er mer preget av stereotype oppfatninger om hvordan transportmidlene fungerer, vet vi ikke ut fra denne undersøkelsen. Andre studier kan tyde på at den siste forklaringen kan ha gyldighet (Berge og Nondal 1994, Brög 1991). Samtidig er det forskjell mellom kvinner og menn innenfor de gruppene som brukte bil dagen før. Dette målet forteller imidlertid ikke hvor mye eller hvor ofte bilen brukes. Forskjellen kan være uttrykk for at menn likevel bruker bil oftere i løpet av en dag enn kvinner, at kvinner oftere kombinerer reisemåter.

Forskjellen i holdning kan også ha sammenheng med at kvinner i mindre grad enn menn er preget av den tidskontrollen og det tidssparingsidealet som kjennetegner det lineære tidsordningssystem og oftere er vanlig i menns arbeidssituasjon enn kvinners. Menn vil derfor oppfatte og legge vekt på at kollektivtransporten er mindre effektiv enn privatbilen er. Innenfor det sykliske tidsordningssystem vil en kollektiv orientering være mer framtrædende enn en individuell. Dette vil også være et aspekt ved ens verdimeslige grunnlag, i form av politisk tilhørighet. Analysene

viser at grovt sett går det et skille mellom de som stemmer Høyre/Fremskrittspartiet og de som stemmer andre partier. De som tilhører den politiske høyresiden er mer positivt innstilt til bilen som tidsbesparende redskap og mer negativt innstilt til kollektivtransport enn de som stemmer på andre partier. Det individuelle og det kollektive er sentrale aspekter ved det å ville yte av sin tid til fellesskapet.

#### 4.5.2 Tid som en gave

Betrakter en tid som en individuell ressurs, betyr dette at i tillegg til å kunne forbrukes, kan tid også gis bort som en gave. Spart tid kan brukes på ulike måter (jfr diskusjonen i avsnitt 4.4.2). Å gi av sin tid til andre kan være et uttrykk for respekt, vennskap og kjærlighet. For å beholde sine venner må en, i det minste av og til, bruke tid på dem. Barn trenger tid (og kjærlighet) fra foreldre for å kunne utvikle seg til sosiale personer. Tid til andre kan også gis med tanke på egen vinning i materiell betydning. Tidsgaver kan være en investering med tanke på langsiktig gevinst, også økonomisk.

Tid kan gis bort til enkeltpersoner og den kan gis til et fellesskap, et kollektiv, til samfunnet. Ubetalt arbeid som ytes innenfor veldedige foreninger, skolekorps og idrettsforeninger er eksempler på individuelle tidsgaver til fellesskapet. Dugnad innenfor en definert ramme, boligfellesskap eller organisasjon er eksempel på en type tidsgave hvor det forventes at alle innenfor dette fellesskapet eller organisasjonen yter. Gratispassasjeren, den som sniker seg unna og samtidig har nytte av fellesskapets innsats, er imidlertid vel kjent, både i praksis og gjennom spillteorien (Bjørnskau 1993).

Den nytten den enkelte har av dugnadsarbeidet ved å delta, både gjennom det direkte arbeidsbidraget og gjennom de andres anerkjennelse eller økning i anseelse, kan veies opp mot fordelene ved ikke å delta. Deltar en ikke, kan en likevel oppnå nytten av det som blir gjort i fellesskap, såfremt fellesskapet ikke har alvorlige sanksjonsmidler mot den som ikke deltar. Resultatet av avveiningen mellom deltakelse og ikke-deltakelse kan avhenge av flere faktorer. Fellesskapets størrelse, antall personer det består av, vil ha betydning. Er antallet stort, vil en enkelts fravær være mindre synlig enn dersom antallet er lite.

Eksperimenter om deltakelse i samarbeidsprosjekter og holdning til fordeling av kollektive goder har vist at oppfatningen om at lik fordeling er mest rettferdig, varierer blant annet etter kjønn (Frank, m fl 1993). Ifølge disse er kvinner mer samarbeidsvillige enn menn og mer innstilt på en lik deling<sup>12</sup>.

I vår intervjuundersøkelse i Oslo fra 1993 ble de som vanligvis brukte bil til ulike reisemål, som arbeid, dagligvareinnkjøp, innkjøp av klær og sko, besøk hos venner og på kafé/restaurant, spurt om hvor mange minutter de kunne tenke seg å bruke ekstra på disse reisene dersom de skulle reise kollektivt i stedet. Disse spørsmålene ble stilt i tilknytning til de faktiske reisene intervjupersonene gjorde, slik at spørsmålene var knyttet til en kjent situasjon.

Å øke sin reisetid ved å skifte fra et individuelt transportredskap til et kollektivt, kan betraktes analogt til det å gi av sin tid til fellesskapet<sup>13</sup>. Ved å akseptere å bruke mer tid på den enkelte reise, vil miljøulempene fra biltrafikken i form av støy, forurensning, ulykker og barrierevirkninger kunne reduseres og komme både kollektivet, i form av bysamfunnet, og den enkelte til gode. Dette er det motsatte av hva som gjøres når det beregnes verdier av tidsgevinster i forbindelse med nytte-kostnadsberegninger. I disse brukes ofte tall beregnet på grunnlag av individuelle betalingsvillighetsundersøkelser der respondentene spørres om hvor mye de verdsetter innspart reisetid. Ved at de individuelle tidsvurderingene aggregeres, kan tidsgevinster ved et vegprosjekt gis en pengeverdi. I denne undersøkelsen ble de som brukte bil til ulike reisemål spurt om hvor mange minutter ekstra de kunne godta dersom de skulle reise kollektivt på tilsvarende reise.

Tabell 4.1: Hvor mye ekstra reisetid bilbrukere kan godta på forskjellige typer reiser dersom de skulle reise kollektivt. 18–67 år. Minutter

Reisetype	Kvinner	Menn	Alle	Antall
Arbeidsreise	11,4	12,0	11,8	224
Innkjøp av dagligvare	5,9	5,8	5,8	287
Handle klær og sko	11,6	9,9	10,6	289
Besøk	16,5	14,5	15,5	490
Kino, restaurant, teater o l	12,5	10,8	11,7	204

Intervjupersonene kunne godta en gjennomsnittlig økning i tid brukt til arbeidsreisen (én veg) på tolv minutter. Her er det ingen forskjell mellom kvinner og menn, tabell 4.1. Dette er tre minutter mindre enn den faktiske differansen mellom de som reiser kollektivt og de som bruker bil blant Oslobeboerne (resultater fra etterundersøkelsen knyttet til bompengeringen, vedleggstabell 4.4).

Når det gjelder innkjøp av dagligvarer, er ikke befolkningen villige til å godta ekstra reisetid på mer enn seks minutter ved overgang fra bil til kollektivtransport. Heller ikke for dette reisemålet er det noen forskjell mellom kvinner og menn. Til sammenlikning er den faktiske differansen tolv minutter (vedleggstabell 4.4). Den relativt korte tiden man har råd til å gi bort, kan tyde på at en del av dagligvareinnkjøpene gjøres på veg hjem fra arbeidet, på et tidspunkt da tiden er knapp, noe som tydeligvis både kvinner og menn opplever. Resultatet kan også tyde på at en del slike innkjøp gjøres i nærmiljøet.

De som bruker bil når de skal handle klær og sko kan godta elleve minutter mer dersom de skulle reise kollektivt. Dette er det dobbelte av differansen mellom de som bruker kollektive transportredskaper og de som bruker bil på reiser der hensikten er innkjøp av andre varer enn dagligvarer. Tendensen er at kvinner kan godta omtrent to minutters lengre reisetid på denne typen reise enn menn, men forskjellen er ikke signifikant.

Ved kino-, restaurant-, og teaterbesøk o l kan elleve minutter ekstra reisetid aksepteres. Det er en tendens også her til at kvinner godtar mer tid enn menn. I reisevaneundersøkelsene rubriseres denne aktiviteten under fritidsreiser, og her er forskjeller i tidsbruk mellom de som bruker bil og de som reiser kollektivt ca sju minutter. Det vil med andre ord si at man kan reise kollektivt for å gjennomføre

disse aktivitetene dersom tiden reisen tar er avgjørende for valg av transportredskap.

Den største forskjellen mellom det som kan aksepteres av økt reisetid og den faktiske differansen mellom reisemåtene har med private besøk å gjøre. De som kjører eller sitter på i bil når de skal besøke venner og bekjente sier at de kan akseptere femten minutter ekstra reisetid, mens den faktiske forskjellen mellom bil og kollektivt er bare fire minutter. Også for denne typen reiser er tendensen at kvinner er villige til å akseptere mer tidsbruk enn menn.

De analysene jeg har gjort må ses som en illustrasjon på at befolkningen er villige til å gi av sin tid. De eksakte minuttene er mindre interessante. Sammenlikningen som jeg har gjort blir ikke helt korrekt. Det er klart at reiser som gjøres med bil og reiser som gjøres med kollektive transportredskaper ikke nødvendigvis starter og slutter på samme sted. Det kan også være slik at tiden oppfattes ulikt etter hvilket transportmiddel det gjelder. Tiden på et kollektivt transportmiddel kan oppfattes annerledes, gi andre assosiasjoner enn tiden i en bil, slik som resultatene fra de foregående analysene kan tyde på. Det ene kan oppleves som disiplinertid, en tid som en ikke har kontroll med, mens tiden i bil kan assosieres med tid en selv kontrollerer. Det er heller ikke sikkert at det folk sier de kunne tenke seg å gjøre faktisk ville skje. Resultatene av analysen kan derfor ses på som en indikator på vilje til endring.

Selv om forskjellene i gjennomsnittlig ekstra reisetid kvinner og menn kan godta ikke er signifikante, er tendensen klar. På reiser som ikke direkte er knyttet til dagens faste reiser, som arbeidsreiser og dagligvareinnkjøp, er kvinner mer villige til å kunne godta ekstra reisetid dersom de måtte bruke kollektivtransport. Dette kan tolkes slik at kvinner betrakter tiden med en større fleksibilitet og er noe mer villige enn menn til å yte av sin egen tid til fellesskapets beste.

Gjør de det fordi de vanligvis reiser mer kollektivt og mindre med bil enn menn, og dermed ikke synes at det er noe stort offer å skifte fra bil til kollektive reisemåter? Eller er det slik fordi de har andre typer jobber, og dermed vant til andre tidskontrollsystemer enn menn? Er forklaringen at de har et annet verdisystem og dermed en annen holdning til fellesskapet enn menn, eller er det fordi de er mer preget av det sykliske tidsordningssystem og mer kollektivt orientert enn menn?

For å få noe å relatere den tiden en er villig til å bruke ekstra på reisen, har jeg valgt å benytte den faktiske tidsdifferansen det er mellom kollektivreiser og bilreiser og skille mellom dem som kan tenke seg å bruke ekstra tid på reisen tilsvarende differansen eller mer, og de som ikke kan tenke seg å bruke så mye tid ekstra (vedleggstabell 4.4<sup>14</sup>). Differansen varierer fra 15,4 minutter på arbeidsreiser og ned til 3,5 minutter på reiser som gjøres i tilknytning til besøk. For å få en spredning i typer aktiviteter og reiser og samtidig begrense antallet analyser, har jeg valgt å se nærmere på arbeidsreiser, reiser i forbindelse med innkjøp av dagligvarer og reiser knyttet til private besøk. De representerer tre hovedområder av aktiviteter som både tillegges ulik vekt i forhold til tidsbruk og som gir forskjellige tidsmessige assosiasjoner – arbeid (produksjon), innkjøp av dagligvarer (reproduksjon) og fritid (den frie reproduksjon). For å undersøke hvilke forklaringsfaktorer som har betydning, har jeg gjort multivariate analyser<sup>15</sup>

av villigheten til å bruke mer tid på disse tre reisetypene. Ved siden av kjønn, inngår yrkesstatus, stemmegivning, inntekt, antall barn og barns alder, reisemåter og bosted (som indikator på kollektivtilbudet) i analysene.

Når det gjelder villigheten til å akseptere tidsmessig lengre arbeidsreise er det ingen forskjell mellom kvinner og menn. Det er bare politisk oppfatning som har signifikant betydning i dette utvalget (vedleggstabell 4.5). Høyres og Fremskrittspartiets velgere skiller seg ut med å ville akseptere kortere tid enn de som stemmer Arbeiderpartiet. Blant de andre partiene er det små forskjeller. Når det ikke er forskjell på kvinners og menns villighet til å akseptere høyere tidsbruk på arbeidsreisen, kan en forklaring være at den er den minst fleksible, for de fleste. I tillegg kombinerer kvinner arbeidsreisen med andre gjøremål oftere enn det menn gjør, noe som kan bety en strammere tidssituasjon. Dette kommer jeg nærmere inn på i kapitlene 7 til 9.

Kvinner er villige til å akseptere lengre ekstra reisetid i forbindelse med dagligvarehandel enn menn (vedleggstabell 4.6). Dette gjelder også når det er kontrollert for effekten av de andre variablene i analysen. På reiser knyttet til private besøk sier kvinner oftere at de kan bruke lengre tid enn menn, også når det er kontrollert for effekten av de andre variablene (vedleggstabell 4.7).

Bortsett fra arbeidsreisene er kvinner mer villige enn menn til å bruke ekstra tid på reisen. Dette resultatet kan tyde på at kvinner har et noe annet forhold til tidsbruk enn menn. Tidligere i kapitlet pekte jeg på at det kan være en sammenheng mellom tidsdisiplineringen på arbeidsplassen og hvor nøyeregnende en arbeidstaker er på sin egen tid. Jo mer tidskontroll og tidsdisiplin, jo mer gjerrig vil arbeidstakeren være. Hvis det er slik at kvinners arbeidssituasjon er mindre preget av tidsstyring og -kontroll enn menns, kan dette være en forklaring på at kvinner er mer villig til å gi av sin tid for å skifte over til et kollektivt transportmiddel. Kvinner bruker generelt sett mer tid på husholdsaktiviteter enn menn, dvs oppgaver til nytte for andre (Haraldsen og Kitterød 1992) Dette har trolig også en betydning for kvinners holdning til å yte tid for fellesskapet. I og med at tidsbruken er knyttet til bilbruk kontra kollektivbruk, kommer miljødimensjonen også inn i bildet. Undersøkelser om miljøbevissthet og kjønn er ikke helt entydige. Det ser imidlertid ut til at de fleste studier finner at kvinner har en større tilbøyelighet enn menn til å ha positive holdninger til miljøspørsmål (Bennulf 1994, Lavik 1990, Vibe og Hjorthol 1993, Hjorthol og Berge 1997).

## 4.6 Oppsummering og konklusjon

Tid er en sentral dimensjon ved analyse av det å reise. Tidspunkt for avgang og ankomst, frekvens, hastighet, ventetid, gangtid og kjøretid og oppfatningen av tidsfaktorene er alle sider ved tidsdimensjonen. Tidsaspektene kan ikke betraktes løsrevet fra den sosiale sammenhengen de eksisterer innenfor. De preges og gis mening av de sosiale fenomener de ses i forhold til. Det fins en pluralitet av tider, både fysisk, biologisk, psykologisk og sosiokulturell, som hver har sin funksjon og sitt referansesystem. De eksisterer side om side, og det fins koplinger mellom dem.

Både den sosiokulturelle og psykologiske tid er preget av heterogenitet. De har ikke like tidsintervaller slik som den fysiske tiden, men preges av de hendelsene som foregår. Noen tidsperioder er mettet på begivenheter og tiden kan fly, mens andre kan være begivenhetsløse eller fylt med ubehag, og tiden snegler seg av gårde.

Tidsbevissthet og oppfatning av tid har blitt knyttet til ulikhet av tidsordningssystemer i ulike samfunn og til forskjeller innenfor produksjonsliv og det reproduktive området. Naturtid, almuetid og sykliske tidsordningssystemer forbindes med jordbrukssamfunnet, men også med reproduksjonsoppgaver, kollektive verdier og kvinnedominerte arbeidsplasser i omsorgssektoren. Den lineært oppfattede klokketiden forbindes med planlegging, formålsrasjonalitet, individualitet og produksjon. Fordi kvinner oftere assosieres med det første og menn med det siste, hevdes det at tidsoppfatningen og tidsbevisstheten blant kvinner og menn vil være forskjellig. Tidskontroll i arbeidssituasjonen vil være med på å prege oppfatningen av tid som et individuelt gode, en ressurs som kan spares og omsettes. Dette gjenspeiles i forskjeller mellom kvinner og menn både når det gjelder holdninger til ulike tidsaspekter ved transportmidlene og villigheten til å akseptere lengre reisetider dersom det skulle være aktuelt å bruke kollektive transportmidler.

Tidsaspektene ved det å reise har ulike slike tidskvaliteter som kan knyttes til forskjellige aspekter og forståelser av tid. Det gjelder for eksempel opplevelsen av ventetid. Ventetid gir i hovedsak negative assosiasjoner. Den som må vente har som regel lavere status enn den som slipper å vente. Man er mer vellykket dersom man unngår ventetid. Ventetid forbindes oftere med de kollektive transportmidlene enn med privatbilen. Analysene i dette kapitlet viser at menn er mer negative til kollektivtransport enn kvinner. Dette kan ha sammenheng med at det lineære tidsordningssystem preges av krav til effektivitet og at tidskontrollen er sterkere i menns arbeidssituasjon enn i kvinners.

Analysene foran viser at det er store variasjoner i oppfatninger av tid og tidsbruk knyttet til bruk av transportmidlene. De målene som er brukt er relativt enkle, og kombinerer både tid og transportmåte, slik at tidsdimensjonen er ikke rendyrket. En del av variasjonene i oppfatning må helt klart relateres til de faktiske forskjellene er det mellom bil og trikk, bane buss osv. Men noe av variasjonene i disse oppfatningene har antakelig også med ulike tidskulturer å gjøre, som både har sammenheng med verdier og normer og med ulikheter i hverdagslivet å gjøre, hvordan ens arbeid, både betalt og ubetalt, organiseres. Kvinners mer positive holdning til tidsaspekter ved kollektivtransporten tyder på det, likeledes deres

større villighet til å godta ekstra reisetid ved å gå over fra bil til kollektivtransport, selv når det kontrolleres for effekten av andre variabler.

Oppfatningene har også en klar sammenheng med ens politiske grunnholdning, i hvilken utstrekning en har en individualistisk orientering eller en mer kollektivistisk orientering.

Når tid brukes som en forklaringsfaktor på hvorfor folk velger det ene eller det andre transportmiddel, bør en derfor være klar over at dette ikke er en homogen størrelse, men en faktor hvis betydning varierer mye både mellom befolkningsgrupper, mellom hvilke typer transportmidler og reiser det dreier seg om og hvilke tidserfaringer folk har, både innenfor og utenfor transportarenaen. Det betyr også at når det er snakk om verdsetting av tid knyttet til reiser, vil denne variere både etter politiske holdninger og den materielle og sosiale situasjonen ulike grupper befinner seg i. Fordi tid er et flertydig begrep og har mange aspekter i tillegg til at den oppfattes ulikt mellom befolkningsgrupper, kan det å spørre om verdien av tid innebærer et validitetsproblem.

I kapittel 7 vil jeg se nærmere på tidsaspektene ved kvinners og menns daglige reiser. Kapitlet tar for seg de daglige reisene i sin helhet. Tidsdimensjonen i kapittel 7 vil særlig være knyttet til forskjeller i kvinners og menns relasjoner til produksjon og reproduksjon. Tidsdimensjonene er også et sentralt tema i kapittel 9, som tar opp ektefellers tilpasning av arbeidstid og arbeidsreiser i hushold der begge er yrkesaktive.

## Vedleggstabeller

*Vedleggstabell 4.1: Andel som er helt enige i påstanden – Jeg liker å kjøre bil fordi jeg sparer tid – etter, familietype, stemmegivning hvis valg, reiste kollektivt og bil dagen før intervjuet for kvinner og menn. Oslo 1993. Prosent*

Variabler	Prosentandel enige			Antall i alt
	Kvinne	Mann	Alle	
<i>Familietype:</i>			i	
Enslige med barn *	63	82	70	97
Par med barn	71	75	73	263
Par og enslige uten barn	63	65	64	545
<i>Stemmegivning:</i>			iii	
Arbeiderpartiet	62	62	62	242
Høyre og Frp	71	78	75	249
SV og RV	49	57	52	88
Mellompartiene	61	53	58	81
Andre	72	76	74	245
<i>Brukte bil i går:</i>			iii	
Ja	72	76	74	617
Nei	53	54	54	284
<i>Brukte kollektivt i går:</i>			iii	
Ja	51	46	49	403
Nei	81	83	82	500
Alle	65	70	67	903

\* signifikant for  $p < 0,05$ , kji-kvadrat-test

i signifikant for  $p < 0,05$ , kji-kvadrat-test, bivariat sammenheng

iii signifikant for  $p < 0,001$ , kji-kvadrat-test, bivariat sammenheng



*Vedleggstabell 4.2: Andel som er helt enige i påstanden – Jeg liker ikke å reise kollektivt fordi det tar for mye tid– etter familietype, stemmegivning hvis valg, reiste kollektivt og bil dagen før intervjuet for kvinner og menn. Oslo 1993. Prosent*

Variabler	Prosentandel enige			Antall i alt
	Kvinne	Mann	Alle	
<i>Familietype:</i>			i	
Enslige med barn *	17	33	22	118
Par med barn	30	37	34	274
Par og enslige uten barn **	24	33	28	630
<i>Stemmegivning:</i>			iii	
Arbeiderpartiet	23	31	26	265
Høyre og Frp	34	44	39	258
SV og RV	20	21	21	94
Mellompartiene	12	14	13	94
Andre *	25	37	30	293
<i>Brukte bil i går:</i>			iii	
Ja **	31	41	35	673
Nei	14	20	17	345
<i>Brukte kollektivt i går:</i>			iii	
Ja	15	16	15	511
Nei *	39	47	43	509
Alle <sup>iii</sup>	25	34	29	1020

\* signifikant for  $p < 0,05$ , kjiqvadrat-test

\*\* signifikant for  $p < 0,01$ , kjiqvadrat-test

\*\*\* signifikant for  $p < 0,001$ , kjiqvadrat-test

i signifikant for  $p < 0,05$ , kjiqvadrat-test, bivariat sammenheng

iii signifikant for  $p < 0,001$ , kjiqvadrat-test, bivariat sammenheng

*Vedleggstabell 4.3: Andel som er helt enige i påstanden – Jeg liker ikke å kjøre kollektivt fordi jeg blir bundet av ruter og tider– etter kjønn, familietype, stemmegivning hvis valg, reiste kollektivt og bil dagen før intervjuet. Oslo 1993. Prosent*

Variabler	Prosentandel enige			Antall i alt
	Kvinne	Mann	Alle	
<i>Familietype:</i>				
Enslige med barn **	25	50	34	116
Par med barn *	33	45	40	279
Par og enslige uten barn **	28	37	32	623
<i>Stemmegivning:</i>				
			iii	
Arbeiderpartiet	24	32	26	2625
Høyre og Frp **	34	50	43	261
SV og RV	27	28	27	110
Mellompartiene	25	27	26	96
Andre **	33	48	40	289
<i>Brukte bil i går:</i>				
			iii	
Ja ***	33	46	39	672
Nei	22	29	25	342
<i>Brukte kollektivt i går:</i>				
			iii	
Ja	20	23	21	505
Nei **	40	54	47	511
Alle <sup>iii</sup>	29	41	34	1016

\* signifikant for  $p < 0,05$ , kjiqvadrat-test

\*\* signifikant for  $p < 0,01$ , kjiqvadrat-test

\*\*\* signifikant for  $p < 0,001$ , kjiqvadrat-test

iii signifikant for  $p < 0,001$ , kjiqvadrat-test, bivariat sammenheng

*Vedleggstabell 4.4: Reisetid med bil og kollektive transportmidler og differansen mellom transportmidlene på ulike reiser. Oslo 1990. Minutter*

Reisetype	Transport- middel	Antall minutter på reisen	Differanse bil – kollektivt minutter	Antall reiser
Arbeidsreise	Bil	19,5	15,4	4037
	Kollektivt	34,9		3358
Innkjøp av dagligvare	Bil	21,5	12,0	833
	Kollektivt	33,5		64
Andre innkjøp	Bil	21,6	4,9	578
	Kollektivt	26,5		201
Fritid	Bil	21,4	6,4	1159
	Kollektivt	27,8		420
Besøk	Bil	23,7	3,5	1334
	Kollektivt	27,2		417

Vedleggstabell 4.5: Logistisk regresjon av bilisters villighet til å bruke mer tid (15,4 min eller mer) på arbeidsreiser hvis de skulle reise kollektivt

Variabel	Estimert parameter	Standardavvik	Signifikansnivå
Kjønn <sup>1</sup>	-0,0374	0,3323	0,9105
Alder	0,0170	0,0152	0,2619
Yrkesstatus <sup>2</sup>			0,5316
Funksjonær	-0,1040	0,3517	0,7674
Selvstendig	-0,6944	0,6219	0,2642
Egen bruttoinntekt	-0,0006	0,0013	0,6676
Stemmegivning stortingsvalg 1993 <sup>3</sup>			0,0840
Arbeiderpartiet	1,1552	0,4220	0,0062
Sosialistisk venstreparti/Rød valgallianse	0,5974	0,5864	0,3083
Senterpartiet, Venstre, Kristelig folkeparti	0,1459	0,6342	0,8180
Andre, stemte ikke	0,6100	0,4600	0,1848
Antall barn 0–6 år	0,0822	0,2890	0,7761
Antall barn 7–12 år	-0,3116	0,3022	0,3025
Antall bilreiser	-0,1348	0,0931	0,1479
Antall kollektivreiser	0,2502	0,2382	0,2935
Bosted <sup>4</sup>			0,1877
Ytre by vest	0,1767	0,4689	0,7062
Ytre by øst	0,6525	0,4431	0,1408
Ytre by sør	-0,2572	0,4623	0,5780
Konstant	-1,1803	0,8899	0,1847

N = 209

-2 Log likelihood = 257,43

Referansekategorier og variabelverdier:

<sup>1</sup> Kvinne = 1, Mann = 0<sup>2</sup> Arbeider<sup>3</sup> Høyre, Fremskrittspartiet<sup>4</sup> Indre by

Vedleggstabell 4.6: Logistisk regresjon av bilisters villighet til å bruke mer tid (12.0 min eller mer) på reiser knyttet til dagligvarehandel hvis de skulle reise kollektivt

Variabel	Estimert parameter	Standardavvik	Signifikansnivå
Kjønn <sup>1</sup>	0,5998	0,2969	0,0434
Alder	-0,0104	0,0120	0,3854
Yrkesstatus <sup>2</sup>			0,0164
Funksjonær	-0,9846	0,3457	0,0044
Selvstendig	-0,7647	0,4176	0,0671
Egen bruttoinntekt	0,0004	0,0006	0,5360
Stemmegivning stortingsvalg 1993 <sup>3</sup>			0,0956
Arbeiderpartiet	0,7381	0,3801	0,0522
Sosialistisk venstreparti/Rød valgallianse	-0,0569	0,6289	0,9279
Senterpartiet, Venstre, Kristelig folkeparti	0,8424	0,5460	0,1229
Andre, stemte ikke	0,9019	0,3877	0,0200
Antall barn 0–6 år	-0,1549	0,2210	0,4834
Antall barn 7–12 år	-0,1421	0,2785	0,6098
Antall bilreiser	-0,1158	0,0813	0,1543
Antall kollektivreiser	0,0677	0,1719	0,6938
Bosted <sup>4</sup>			0,2747
Ytre by vest	-0,0542	0,4506	0,9042
Ytre by øst	-0,3665	0,4490	0,4144
Ytre by sør	-0,7330	0,4659	0,1157
Konstant	0,1251	0,7520	0,8679

N = 262

-2 Log likelihood = 303,99

Referanse kategorier og variabelverdier:

<sup>1</sup> Kvinne = 1, Mann = 0

<sup>2</sup> Arbeider

<sup>3</sup> Høyre, Fremskrittspartiet

<sup>4</sup> Indre by

Vedleggstabell 4.7: Logistisk regresjon av bilisters villighet til å bruke mer tid (3,5 min eller mer) på besøksreiser hvis de skulle reise kollektivt

Variabel	Estimert parameter	Standardavvik	Signifikansnivå
Kjønn <sup>1</sup>	0,4625	0,2080	0,0262
Alder	0,0223	0,0084	0,0078
Yrkesstatus <sup>2</sup>			0,8272
Funksjonær	-0,1534	0,2532	0,5447
Selvstendig	-0,1256	0,2796	0,6534
Egen bruttoinntekt	-0,0003	0,0005	0,5632
Stemmegivning stortingsvalg 1993 <sup>3</sup>			0,3966
Arbeiderpartiet	0,4396	0,2714	0,1053
Sosialistisk venstreparti/Rød valgallianse	0,5320	0,4162	0,2011
Senterpartiet, Venstre, Kristelig folkeparti	0,0549	0,3729	0,8830
Andre, stemte ikke	0,3677	0,2709	0,1746
Antall barn 0–6 år	0,0446	0,1676	0,7901
Antall barn 7–12 år	0,0765	0,1936	0,6929
Antall bilreiser	0,0201	0,0519	0,6979
Antall kollektivreiser	-0,1971	0,1184	0,0961
Bosted <sup>4</sup>			0,4048
Ytre by vest	0,2217	0,2955	0,4530
Ytre by øst	-0,2697	0,2883	0,3496
Ytre by sør	0,0126	0,2888	0,9652
Konstant	-1,0000	0,4887	0,0407

N = 449

-2 Log likelihood = 592.72

Referanse kategorier og variabelverdier:

<sup>1</sup> Kvinne = 1, Mann = 0<sup>2</sup> Arbeider<sup>3</sup> Høyre, Fremskrittspartiet<sup>4</sup> Indre by

## Fotnoter

---

- <sup>1</sup> I Norge er det gjennomført tre tidsnytingsstudier, 1970/71, 1980/81 og 1990/91 (Haraldsen og Kitterød 1992).
- <sup>2</sup> Om dette er en god og "riktig" metode for å beregne nytten av et prosjekt skal jeg la ligge. For en drøfting av dette spørsmålet se for eksempel Strand 1988, Kølzow 1994, Fridstrøm 1995.
- <sup>3</sup> Bruk av overtid, både betalt og ubetalt, viser at en god del av lønnsarbeidet også er oppgaveorientert.
- <sup>4</sup> Jeg vil tro at det er mer rimelig å betrakte den lineære tid, med sin disiplinerte tidsordningsprinsipp, som et middel til å kontrollere produksjonen ut fra kapitalens behov for kontroll og disiplinering av arbeidskraften enn som et generelt mannlige tidsprinsipp.
- <sup>5</sup> Og har også blitt kritisert for å være for "endimensjonal" i forhold til særlig kvinners omsorgsarbeid (Davis 1987).
- <sup>6</sup> Med de spare- og rasjonaliseringstiltak som for tiden foregår innenfor helsesektoren, kan det se ut til at det foregår et skifte i tidsordningssystem også på arbeidsplasser som er knyttet til behandling av mennesker.
- <sup>7</sup> Denne holdningen til tid og tidssparing forenklet overgangen fra jordbruksarbeid til fabrikkarbeid i dette samfunnet.
- <sup>8</sup> Den økningen i fritid som forgikk mellom 1980 og 1990, ble i stor utstrekning brukt til TV-seing (Haraldsen og Kitterød 1992).
- <sup>9</sup> I mange tilfelle vil det være bilistene som forbruker kollektivtrafikantenes tid ved at de skaper køer i rushtida.
- <sup>10</sup> Undersøkelsen, holdningsundersøkelse i Oslo 1993, og analysemetoden, som er logistisk regresjon, er nærmere beskrevet i kapittel 2. Disse påstandene stammer fra et utvalg av 33 holdninger til bil og kollektivtransport, og de kommer ikke etter hverandre i intervjuet. Svarene ble gitt på en fem-punkts skala av Likert-type (Hilgard og Atkinson 1967).
- <sup>11</sup> I neste kapittel analyseres forskjellene på disse to typene av transportmidler, med utgangspunkt i at de både er redskaper og objekter, som er bærere av sosial mening.
- <sup>12</sup> Den samme undersøkelsen fant også at økonomer var mindre innstilt på en jevn fordeling og på samarbeid enn andre faggrupper. Forklaringen, mente de, lå både i hvem som ble rekruttert til denne typen utdanning, men også i selve utdanningsopplegget.
- <sup>13</sup> Fellesskapet er i første rekke de andre bybeboerne. De lokale problemene knyttet til bilbruk er støy, ulykker, barrierevirkninger, støv og skitt. Fellesskapet kan også omfatte hele menneskeheten i og med at CO<sub>2</sub>-utslippet fra biler har globale klimavirkninger.
- <sup>14</sup> Det fins ikke opplysninger om faktisk reisetid i holdningsundersøkelsen, derfor brukes opplysninger om reisetid fra etterundersøkelsen.
- <sup>15</sup> Logistisk regresjon, beskrevet i kapittel 2.

## 5. Transportmidlenes egenskaper, symbolverdi og bruk

### 5.1 Innledning og problemstilling

I et storbysamfunn er tilgang til transportmidler mer eller mindre nødvendig for å kunne bruke tilbud i ulike områder av byen innenfor gitte tidsrammer. Avstander mellom bolig og arbeid, lokalisering av ulike funksjoner i byrommet og organisering av aktiviteter etter kollektive tidsskjema forutsetter “redskaper” som overvinner avstandens friksjon og som “komprimerer” tiden. Tilgang til transportmidler legger derfor et grunnlag for mulige hverdagslivspraksiser (jfr avsnitt 3.6). Forskjell i tilgang kan bety forskjell i valgmuligheter, både romlig og tidsmessig.

De aller fleste reisene som foretas innenfor et bysamfunn gjøres med et eller annet transportmiddel til hjelp, og svært mange ved hjelp av bil, ca 70 prosent. Tilgangen på transportmidler er dermed for en stor del en forutsetning for de daglige reisene som gjøres. Utbredelsen av bil har medført en sterk økning i reiseaktiviteten, særlig når det gjelder lengden på reisen, og tilgang til kollektivtransport er viktig for dem som ikke kan eller vil kjøre bil.

Forskjellen i tilgang til bil er fremdeles stor mellom kvinner og menn. I Oslo har 41 prosent av kvinnene alltid tilgang til bil, mens 68 prosent av mennene har det<sup>xxix</sup>. Det betyr at kvinners muligheter til å bruke bil til sine aktiviteter er mindre enn menns. Dette kommer jeg tilbake til i kapitlene 7, 8 og 9, hvor jeg viser mer detaljert både tilgang til og bruk av transportmidler blant kvinner og menn.

Ved siden av tilgangen til transportmidlene vil oppfatningen av og holdningen til bil og kollektive reisemåter også ha betydning for om man ønsker å benytte dem og den faktiske bruken av dem. Valg av bil eller kollektive transportmåter gjøres ikke bare ut fra rasjonelle overveielser av hva som best, billigst eller mest tidsbesparende. Vaner, holdninger og ulike meninger om transportmidlene kan også spille en rolle for hvorfor reisen gjennomføres på en bestemt måte (jfr 2.8).

Utgangspunktet for diskusjonen i dette kapitlet er at bilen og de kollektive transportmidlene er redskaper som både har bruksegenskaper og er bærere av sosial mening. Det betyr at de to redskapene også har kulturell betydning og symbolverdi. Mitt spørsmål er hvilke kjennetegn og egenskaper er det som skiller disse redskapene? I og med at redskapene har en slik dobbel betydning, både i form av bruk og mening, er jeg interessert i kvinners og menns holdninger til transportmidlene. Når kvinner har dårligere tilgang til bil enn menn og dermed et annet utgangspunkt for bruk både av bil og kollektivtransport, er det interessant å se nærmere på hvilken betydning det har for holdning til og oppfatning av transportmidlene. Ulikhet i holdninger kan igjen ha betydning for handling, slik at bestemte handlingsmønstre forsterkes. Det kan f.eks. bety at dersom menn har en bestemt oppfatning av kollektivtransport, at den bruker for lang tid, slik som jeg viste i forrige kapittel, vil det kunne virke som en barriere mot å bruke kollektiv-

transporten. Som jeg viste i forrige kapittel, har kvinner og menn ulike oppfatninger om tidsaspektene ved henholdsvis bil og kollektive transportmidler. I dette kapitlet vil jeg ta for meg flere sider ved transportmidlene. Hensikten er å diskutere de sosiale meningsaspektene ved henholdsvis bil og kollektivtransport og vise hvordan kvinner og menn opplever den kulturelle betydningen av disse transportmidlene.

Jeg er også interessert i å undersøke i hvilken utstrekning det er sammenheng mellom transportmidlenes bruksområder og de holdningene som fins til dem. Er det romlige, tidsmessige og sosialt definerte bruksområder for henholdsvis bil og kollektivtransport som kan gi forståelse til de kulturelle meningsaspektene ved dem?

Resultatet fra disse analysene er viktig for forståelsen og tolkningen av den faktiske bruken av transportmidlene, slik den blir presentert i kapitlene 7, 8 og 9.

De empiriske analysene av transportmiddelbruk baserer seg på etterundersøkelsen fra 1990, analysene om holdninger til bil og kollektivtransport på holdningsundersøkelsen som ble gjort i Oslo 1993<sup>xxx</sup>.

## 5.2 Transportredskap som bruksgjenstand og meningsbærer

Både bilen og de kollektive transportmidlene kan betraktes som redskaper i betydningen forlengere av menneskers handlekraft. Begge typer artifakter er maskiner som ut fra en synsvinkel kan brukes på samme måte. De avlaster mennesket og utvider deres handlingsrom. De er først og fremst “organavlasterer” i motsetning til “organforsterkere”, slik som en hammer, en telefon o l er (Johansen 1992). Til en viss grad kan en betegne bilen som en form for organforsterker, men mer på det symbolske plan, ved at en sterk og rask bil kan assosieres til det virile og potente.

For å undersøke om det gir mening å sammenlike disse to typene transportmidler, skal jeg gjøre et forsøk på å “dekomponere” redskapet, se nærmere på hva et redskap er både som bruksgjenstand og som meningsbærer med tanke på å undersøke egenskaper ved transportmidlene ut over det rent instrumentelle.

Med et redskap, det være seg enkelt eller komplisert, følger en “bruksanvisning”. Det betyr at det fins tekniske anvisninger for hvordan redskapet skal opereres for å kunne nyttiggjøres etter sin hensikt. For transportredskapene betyr dette at den som skal kunne bruke dem, vanligvis trenger opplæring. Men den tekniske opplæringen er bare én side ved bruken av redskapet. Knyttet til redskapet og i en læringssituasjon vil det også, som i dette tilfellet, inngå sosiale regler for hvordan redskapet skal kunne benyttes.

De sosiale reglene kan deles i to – i formelle og uformelle. De formelle normer og regler er nedfelt i lovverket som regulerer trafikantatferd og forskjellige typer sjåførvirksomhet. Reglene er også knyttet til ulike typer konsesjonsbetingelser og overføringsordninger. Det fins et helt sett av lover, regler og forordninger som gjelder bruk av transportredskapene.

I tillegg til dette settet av formelle regler fins også uformelle sosiale anvisninger koplet til bruk av redskapene. Disse kan være grunnlagt i tradisjoner eller sedvaner. De kan være knyttet til noen spesielle grupper bruk av redskapet, og



dermed være eksklusivt for bare noen få. De uformelle sosiale regler kan i noen tilfeller gå på tvers av de formelle reglene for bruk. Bilbruk i ungdomsgrupper som innebærer brudd på kjøreregler kan være et slikt eksempel. En annen grunn til at uformelle regler kan komme i konflikt med de formelle, er at de sistnevnte bare regulerer deler av redskapets bruksområde (som et rent teknisk transportmiddel), eller at redskapets materialitet har et uutnyttet potensial som ligger utenfor det legale bruksområdet (for eksempel overskridelse av hastighetsbestemmelser).

Et redskap vil, i likhet med andre materielle gjenstander og ting, være meningsbærer (jfr Østerberg i kapittel 3). Det vil være en formidler av mening mellom samfunnets medlemmer og inneholde "symbolverdier" for hvordan man kan oppfatte redskapet eller gjenstanden. I enkelte tilfeller kan tingens symbolverdi oppfattes som større enn selve bruksverdien. Champagnens verdi som tørstedrikk er liten i forhold til dens verdi som "festmarkør". Et flagg har stort sett ingen annen verdi enn som symbol. Brukes det på annet vis, oppfattes det som misbruk eller mangel på respekt for de verdier det symboliserer.

Et redskaps symbolverdi er ingen konstant. Den vil variere over tid og avhenge både av redskapets materialitet (hvordan det faktisk kan brukes) og de sosiale reglene for bruken og hvordan disse kan endres over tid. Da bilen var kostbar og eksklusiv og bruken lite regulert, ble den assosiert med rikdom og frihet. Når bilen nå nesten er allemannseie og den i mange tilfeller oppleves som en miljøplage, men er nødvendig i en del sammenhenger, har den antakelig en annen og kanskje mindre allmenn positiv symbolverdi.

Jeg vil hevde at den faktiske bruken av transportredskapene, både bil og kollektivtransport, vil prege de oppfatninger folk har av det og hva de assosierer med redskapene. Utbredelsen, hvem som bruker det, hvor og når det brukes og til hvilke formål, vil være med på å gi redskapet dets symbolverdi, som igjen vil være med på å påvirke bruken. Her vil det være en vekselvirkning mellom bruk og mening.

## 5.3 Bilen som symbol og sosialiseringsobjekt

### 5.3.1 Bilens ulike kulturelle uttrykk

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

Bilen fikk et svært raskt gjennombrudd i USA. Fra Henry Ford satte T-Forden i masseproduksjon i 1908 og et par tiår framover, hadde bilen fått stor utbredelse (Flink 1975). I byene ble bilen ansett både som mer økonomisk og mer fleksibel enn trikk og tog når man skulle erstatte hestetransporten. Bruk av hest medførte store forureningsproblemer, både i form av hestekskremer og kadavre som

måtte fjernes. Bilen framstod som et renere alternativ som skulle løse disse forurensningsproblemene. Også for kvinner ble bilen framhevet som et bedre kjøretøy enn hesten, fordi den var lettere å mestre. *“Lacking the physical strength needed to control a spirited, skillish team, women in particular were impressed with the advantages of the motorcar, especially with the noiseless, odorless electric car that did not involve the problem of learning to shift gears.”* (Flink 1975:36).

I et samfunn som det amerikanske, hvor geografisk mobilitet var en avgjørende faktor for utvikling og utbygging, ble bilen med sin fleksibilitet, hurtighet og tidsbesparing det fremste symbolet på frihet (Stokes og Hallett 1992). Selv om bilen først og fremst ble brukt til fritidsformål i mellomkrigstida, var den likevel blitt en viktig del av amerikanernes levemåte. Helen og Robert Lynds studie *Middeltown* (referert i Lewis og Goldstein 1983) fra 20-åras nedgangsperiode, viste at folk var villige til å ofre mye for å beholde bilen, selv om deres økonomiske situasjon ellers var vanskelig.

*Automobilisering* kalte Sweezy (1973) den prosessen som fulgte massebilismen og som påvirket de sosiale livsbetingelsene til flertallet av befolkningen. Det mest synlige ved denne prosessen i storbyene i dag er kø og forurensning. Mumford har en kommentar til hvordan opplevelsen av det å eie en bil var: *“As long as motorcars were few in number, he who had one was a king: he could go where he pleased; and this machine itself appeared as a compensatory device for enlarging an ego which had been shrunken by our very success in mechanization.”* (sitert etter Sweezy 1973).

Bilen ble/blir også sett på som en type egenskap ved personen eller husholdet som eier den (Stokes og Hallett 1992), og da ikke bare som en organerstatte eller et instrument, men som et uttrykk for ens personlighet. Det er gjort flere undersøkelser av forholdet mellom bilmerker og hvem som kjøper dem (Tengström 1991). Volvo og ønsket om trygghet og soliditet, Mercedes og instrumentalitet, Lada og mangel på interesse for bil og Citroën og urbanitet er karakteristika denne typen undersøkelser har gitt (Ottesen 1991).

Transportredskapets symbolske verdi har sammenheng med hva slags vare eller tjeneste det er – om det for eksempel er eksklusivt eller om det er et masseprodukt. I diskusjonen om konsum er et uttrykk for kultur- og/eller klasseforskjeller, eller om konsumet i det moderne samfunn snarere tilslører enn framhever klasseforskjeller, kan bilen brukes som eksempel.

Ifølge Frankfurterskolen vil en massekultur synliggjort gjennom et massekonsum av for eksempel bil skjule klasseforskjellene (Horkheimer og Adorno 1972). Når alle har bil, vil bilholdet bare fortelle om inntektsforskjeller, men ikke om maktforholdet mellom klasser. Bourdieu på sin side sier at kulturelle smaksforskjeller signaliserer klasseforskjeller (Bourdieu 1986). I tillegg til den økonomiske kapital er også den kulturelle kapital, som gir seg til uttrykk i form av ulikheter i smak, svært viktig i studiet av konsum, ifølge Bourdieu. I sin studie av franskmennenes forbruk og livsstil fant han forskjeller i smak når det gjaldt innredning, musikk, kultur, sport osv. Han forklarte forskjellene med at den kulturelle overklassen ønsket å skille seg ut fra de lavere lag ved å velge varer som var mer forfinede og diskrete, varer som hadde en annen symbolverdi enn de varene som folk fra lavere lag konsumerte. I en kritikk av Bourdieus teori hevder Gartman (1991) at Bourdieu med sin empiri ikke er i stand til å vise klare klasseforskjeller når det gjelder konsum av den materielle kultur – slik som mat, klær og møbler. Gartman

mener at det fins en massekultur når det gjelder de materielle produkter, som i hovedsak er felles for alle. Klasseforskjellene viser seg først og fremst når det gjelder den immaterielle kultur, særlig i forhold til musikk og litteratur.

Når det gjelder bilkonsumet, var klasseforskjellene tydelige helt i starten av bilproduksjonen. Kontrasten mellom de eksklusivt håndlagde bilene for overklassen og de masseproduserte T-Fordene var meget synlig i bilens barndom. *“The sharp angles, obtrusive gaps and seams, and rigid uniformity of cars like Ford’s Model T bore direct testimony to the fragmented, alienated labor process that produced them. Alongside the handcrafted vehicle driven by the wealthy, these massproduced cars symbolized the degraded class position of the lower classes who drove them, ...”* (Gartman 1991:443).

Klasseforskjellene som bilene (varene) uttrykte ga signaler både om (bil)arbeidernes fremmedgjorthet i forhold til de varene de produserte og urettferdigheten med hensyn til fordeling av goder i samfunnet. For å unngå produkter som symboliserte klasseforskjeller og som dermed kunne gi opphav til uroligheter og konflikter, begynte bilindustrien, ifølge Gartman, å tenke ny design. *“Beginning in the mid-twenties, the auto body expanded to cover the incongruous assamblage of parts until it formed a smoothy integral, all-compassing shell by 1949 ... By superficially adopting these integrated, organic forms, which has previously been the exclusive aesthetic preserve of craft-built luxury cars, manufacturers concealed the signs of mass production and eliminated the obvious aesthetic differences between autos that symbolized class.”* (Gartman, 1991:444).

Gartman mener at Bourdieus teori ikke er brukbar i forhold til konsum av biler. Det er ikke klasseforskjeller, uttrykt som kulturelle smaksforskjeller ulikhetene i dette konsumet signaliserer, men inntektsforskjeller.

Bilen som vare har antakelig, ved sin store variasjon både i merker og prisklasser, karakter av å være et objekt både for massekonsum og for distinksjon for å skape skiller mellom ulike smaksretninger i Bourdieusk betydning. De utallige bilklubbene som fins, kan tolkes som et tegn på dette siste aspektet. Få enkeltredskaper eller mekaniske gjenstander har en slik enorm variasjonsbredde i utførelse og prisklasser (selv om utviklingen etterhvert har gjort de ulike merkene stadig mer like).

Bilen er ikke en vare som hvilken som helst annen vare som passivt konsumeres. Den kan også innebære mestring. Trimming og reparering av biler forutsetter ferdigheter, planlegging, arbeid osv (Moorehouse 1983). Det hevdes også at avansert teknologi ofte har en narsissistisk egenskap, den speiler eieren gjennom å reflektere (overlegen) kvalitet (Sachs 1983). En flott bil gir dermed eieren et “kvalitetsstempel”.

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

Det fins en god del litteratur som viser sammenheng mellom bil og ungdomskultur (Marsh og Collett 1986, Lewis og Goldstein 1983). Særlig synlig var/er den i den amerikanske kulturen. Det skandinaviske svaret på *hotrodders* og *low-riders* er raggarne, som hadde sin storhetstid på 50- og 60-tallet. For ungdommen ble

bilen en mulighet for frigjøring fra foreldreautoriteten. De kunne forsvinne, gjøre seg usynlige (ingen kunne se hvem som satt i baksetet), være utenfor kontroll. Bilen ble treffsted og fristed, og i et land som USA, med såvidt puritansk forhold til seksualitet, ble bilen også knyttet til "sedenes oppløsning" og et generelt tegn på moralsk forfall (Brownell 1972).

Det har blitt hevdet at bilen er ett av de mest kjønnsknyttete (*gendered*) objektene i det 20. århundrets teknologi (Wachs 1992). Bilen er først og fremst mannens redskap. Selv om enkelte trodde at kvinner bedre kunne mestre biler enn hester, var ikke dette det dominerende synet. På begynnelsen av 1900-tallet var det den lette elektriske bilen som ble markedsført for kvinner (Scharff 1992). Den gikk ikke så fort, var ikke så sterk osv som den bensindrevne, og dermed passet den bedre for kvinner enn for menn, ifølge produsentene. Stereotype oppfatninger av kvinner som sjåførere og forventninger om at kvinner verken kan noe om bil eller er interessert i bil, ser fremdeles ut til å være gyldig (Wachs 1992). Kvinner tillegger heller ikke bilen samme verdi som menn, som på sin side har et mer romantisk forhold til den (Sandford 1983). Nyere norsk og svensk forskning peker også på at bilen fremdeles er et maskulint prosjekt, både gjennom bruk, reklame, medlemskap i bilklubber og som mestringsobjekt (Hagman, 1995, Lamvik 1994, Rosengren 1993). Resultatene fra Dagtrans (jfr avsnitt 2.6) tyder på at kvinner har et mer instrumentelt forhold til bil enn det menn har, som forholder seg mer ekspressivt og emosjonelt til bilen (Hjorthol m fl 1990).

Når kvinnene nå har råd til egen bil, har bilprodusentene måttet legge om reklamekampanjene, og rette dem mot det de antar er kvinners ønsker og behov. Annonsene tar ofte utgangspunkt i den tradisjonelle kvinnerollen som omsorgs-ansvarlig og teknisk ukyndig (Wachs 1992). Egenskaper som bagasjeplass, både til varer og barnevogn, lett manøvrerbarhet, enkel å parkere, lettstelt osv, går igjen.

### 5.3.2 Sosialisering til bil

Bilen har en sentral plass i hverdagslivet, særlig i de fasene av livet der det er førskole- og småskolebarn i familien (Hjorthol m fl 1990, Erlandsen 1995). Bilbruken betyr en alminneliggjøring av denne reisemåten, som formidles til barn som den "normale", de sosialiseres til bil og bilbruk. I vår dybdeundersøkelse fra Oslo i 1988 (Hjorthol m fl 1990) var det svært få av barnefamiliene hvor barna ikke ble kjørt til ulike aktiviteter, det gjaldt både barnehage, skole og fritid. Lokalisering av barnehagene eller barnetilsynet lå ikke slik til at det var enkelt å ta seg dit med kollektivtransport, de lå heller ikke i tilknytning til noen av foreldrenes arbeid. En del av barna hadde organiserte fritidsaktiviteter hvor bruk av bil eller kollektivt var nødvendig. Selv om det var mulig å reise kollektivt, kjørte foreldrene barna likevel. På den måten får de aller fleste barn oppfatningen av at bil er den helt vanlige og mest aksepterte måten å reise på.

Alle sidene ved reiseaktivitet med barn trekker i retning av en sterk sosialisering til bruk av bil. Oppveksten legger et grunnlag som kommuniserer at bil skal velges og brukes. Foreldre formidler sine vaner. En kan si at sosialisering til bilbruk er formidling av moderne tradisjoner. De færreste barn lærer på samme måten

hvordan en skal reise kollektivt, eller at kollektive reisemåter i det hele tatt er aktuelt.

Erfaringer fra Tyskland viser at fordi barn kjøres med bil til de fleste av sine aktiviteter, får de et dårlig utviklet bilde av det stedet eller byen de bor i (Preiss 1989). De utvikler ingen stedsfølelse og gjenkjenner ikke sammenhenger i byen, fordi det er vegene og gatenes omgivelser de hele tiden presenteres for. Barn som alltid kjøres, tør ikke bruke buss eller bane, noe som igjen tvinger foreldrene til å fortsette å transportere dem. Botemidlet er å lære disse barna å reise kollektivt og blir fortrolig med gatene (Preiss 1989).

For å summere opp; bilen er privat, den personifiseres ofte, den har (som oftest) et kjønn, den kan være et mestringsobjekt, den er en spesiell vare og den gir valgmuligheter. Bilen er personlig, konkret og passe imponerende som symbol på det nye og moderne. Den har en rekke ulike betydninger og tolkningsmuligheter. Barn sosialiseres til bilbruk fra de er helt små.

Kan bil og kollektive transportmidler sammenliknes i forhold til disse egen-skapene som jeg har knyttet til bil?

## 5.4 Noen dimensjoner som skiller bil og kollektivt

### 5.4.1 Eiendomsrett, frihet – tvang, aktiv – passiv

Langs hvilke dimensjoner skiller den private bilen og de kollektive transportmidlene seg fra hverandre?

For det første, som det også ligger i betegnelsene, er det ene privat eid (firma, hushold, person) og individuelt brukt, mens det andre kan brukes av kollektivet, av allmennheten, som ikke har noe direkte eiendomsforhold til redskapet. Bilen har altså både en bruksverdi og en bytteverdi. Det kollektive redskapet har bare en betinget bruksverdi. Det kan brukes dersom det går på et tidspunkt som passer og mellom de steder man skal reise.

Eiendomsforholdet til redskapet betyr en stor forskjell når det gjelder kontroll. Kontrollen er knyttet både til tid, sted og involvering av andre mennesker. Å eie sitt eget redskap betyr at eieren selv kan bestemme når det skal brukes, hvor det skal brukes og hvem som skal få lov til å bruke redskapet sammen med eieren<sup>xxx1</sup>. Dette foregår selvsagt innenfor de institusjonelle rammene, de sosiale anvisningene, for bruk av et slikt privat redskap.

Det kollektive redskapet, som allmennheten bare har bruksmulighet til, har avgangstider, frekvenser og ruter som er fastsatt av andre enn brukerne. Det kan hevdes at de reisende som et "kollektiv" til dels er med på å bestemme dette tilbudet gjennom sin bruk, men det behøver ikke å bety at tilbudet er tilpasset deres spesielle reisebehov. Bilisten kan i stor utstrekning selv bestemme hvor og når han eller hun vil reise.

Opplevelse av mangel på kontroll er blant annet knyttet til ventetid (jfr diskusjon om ventetid i kapittel 4). Det er vanlig at passasjerer overestimerer ventetiden for kollektive transportmidler, særlig når det er forsinkelser (Warman og Sheldon 1985). Usikkerheten ved venting på kollektivtransporten degraderer statusen på kollektivreisene. Det å ikke ha kontroll, å ikke ha valgmuligheter, betyr mye for opplevelsen av status.

De kollektivreisende er ingen handlende gruppe som kan kontrollere det faktiske tilbudet. De kan snarere betraktes som serielt handlende, for å bruke Sartres terminologi, dvs at de enkeltes reiser foregår uavhengig av og uten hensyn til hverandre (Østerberg 1993). Brukerne er også nødt til å akseptere å reise sammen med ethvert annet tilfeldig menneske. De kan ikke protestere mot at en annen passasjer slippes inn, såfremt vedkommende holder seg til reglene som gjelder for det å være passasjer. En som bruker et kollektivt transportredskap kan på den måten betraktes som passivt aksepterende i forhold til den som kjører sin egen bil, og som dermed er aktivt handlende i forhold til denne kontrolldimensjonen.

Dimensjonen aktiv-passiv gjelder ikke bare bil-kollektivt, men også mellom bilføreren og hans passasjer. Selv om passasjeren i en bil har et mye nærmere forhold, i hvert fall fysisk og i de fleste tilfeller også psykisk, til føreren enn passasjeren i et kollektivt transportredskap, kan bilpassasjeren være minst like passiv som passasjeren på det kollektive redskapet. Han eller hun kan til og med være helt passifisert.

Mens passasjeren på et kollektivt transportredskap kan være ganske sikker på at føreren stopper på de "avtalte" holdeplasser og at han ikke velger en helt annen veg eller gjør lange stopp underveis, kan en bilpassasjer aldri være helt sikker på om avtalen om reisen overholdes. Det vil avhenge av maktforholdet og interesse-relasjonene mellom fører og passasjer. Rollen som bilpassasjer kan imidlertid også spilles på andre måter. Enkelte passasjerer vil gjøre forsøk på å innvirke på førerens handlinger ved å kommentere måten kjøringen foregår på, ved å foreslå alternative veger osv. Den sterkeste sanksjonen bilføreren har i forhold til slik intervensjon er å kaste passasjeren ut. Til syvende og sist kan det å være aktivt handlende i trafikken (i et motorisert kjøretøy) stort sett bare knyttes til det å være bilfører (eller fører av motorsykkel/moped) – ikke passasjer.

#### **5.4.2 Privat – offentlig, anonym – synlig**

I flere sammenhenger har bilen blitt framhevet som forlengelsen av hjemmet. Dette ble gjort ved markedsføringen av bilen. Citroën 2 CV ble betegnet som en sofa med paraply over, og i 1949 lød Ford-reklamen som følger – "*The 49' Ford is a living-room on wheels*" (Marsh og Collett 1986). Det hjemmekoselige ved bilen understrekes i transportanalysen som ble gjort i Oslo i 1965: "*Man oppfatter bilen som en del av hjemmet, noen av barnas leker ligger i baksetet og pipa står i askebeget.*" (Oslo byplankontor 1965:120). I undersøkelsen Dagtrans (jfr 2.6) ble bilen karakterisert som kontor, kommode og søppelkasse av en av de mannlige intervju-personene (Hjorthol m fl 1990).

Noen vil hevde at fordi kvinnene bestemmer hvordan det skal være hjemme, blir bilen et semihjem for mannen, der han selv kan avgjøre hvor ryddig eller rotete han vil ha det. Der er det han som har kontroll og styringsrett. Betraktes bilen som en forlengelse av hjemmet, innebærer det at man må ta i betraktning de aktiviteter som foregår i hjemmet og de roller som utspilles der. Å betrakte bilen på denne måten, har ofte vært forbundet med trygghet, man er beskyttet i forhold til omgivelsene. Man er utenfor den offentlige kontroll.

I det private transportredskapet er de reisende vanligvis kjent med hverandre. Her kan også bilføreren velge om han vil reise alene – og være “alene” i en bilkø. Bilen gir et beskyttende skall mot de andre, og kommunikasjonen mellom trafikantene blir minimal. I den utstrekning det er kommunikasjon, foregår den for eksempel i form av tegnspråk, ofte preget av aggresjon (Bjørnskau 1993).

Dette står i motsetning til hva som skjer på de kollektive transportredskapene.

Anonymiteten på det kollektive transportredskapet kan oppleves både som en beskyttelse og som en trussel. Den er en beskyttelse på den måten at man slipper å snakke med eller aktivt forholde seg til medpassasjerene. Man kan være i seg selv uten tanke på de andre. Den andre siden av anonymiteten er angsten for “de andre”. Kan man stole på at de andre følger spillereglene for å være en god passasjer? Og hvis noen bryter spillereglene – kan man da regne med å få hjelp hvis det blir nødvendig? Vil det oppstå en spontan solidaritet ut fra at “vi er alle i samme båt”? Usikkerheten rundt disse spørsmålene fører med seg at noen ikke vil utsette seg for denne anonymiteten og lar være å bruke de kollektive redskapene. Reduksjon av betjening og mangel på formell kontroll på stasjoner og kjøretøyer øker denne anonymiteten og gir dermed stigende usikkerhet og angst.

Kriminalitet og subkriminalitet knyttet til kollektivtransport har økt i omfang (Pearlstein og Wachs 1982, Atkins 1990). Problemet gjelder ikke bare i USA, men også i europeiske byer har dette etter hvert fått et betydelig omfang (Atkins 1990).

I likhet med en del annen type kriminalitet, regner en med store mørketall, dvs at det bare er en svært liten del av lovbruddene som gjenfinnes i den offentlige kriminalstatistikken. Engelske undersøkelser tyder på at når publikum forventer liten respons fra politiet, som for denne typen kriminalitet, og/eller mangler tro på at den skyldige skal kunne finnes, er det liten sannsynlighet for anmeldelse (Atkins 1990). I USA ble det gjort en intervjuundersøkelse for å undersøke forholdet mellom folks egenopplevde kriminelle hendelser knyttet til bussbruk og de faktisk registrerte. Det ble funnet 25 ganger flere hendelser gjennom undersøkelsen enn det som ble rapportert i statistikken (Levine m fl 1986). I dette tilfellet var det altså ikke mer enn 4 prosent som ble meldt til politiet. Hvor representativ en slik undersøkelse er, er vanskelig å si. Men forskjellige spørreundersøkelser kan tyde på at underrapporteringen er betydelig (referert i Atkins 1990).

Angst for at noe kan skje kan også være en barriere mot å reise kollektivt. Og dermed en barriere mot å bruke byen. Undersøkelser i Storbritannia om rapportert redsel eller frykt for kriminalitet knyttet til bruk av kollektive transportmidler om kvelden viste at mellom en tredjedel og tre fjerdedeler følte seg utrygge, og kvinner mer enn menn (Lynch og Atkins 1988, Atkins 1990). Forskjellen mellom

kvinner og menn var betydelig. I den grad kjønn ble brukt i analysen, var det som regel minst dobbelt så mange kvinner som menn som uttrykte frykt.

En undersøkelse fra London viste at kvinner ikke likte å reise om kvelden på enmannsbetjente busser der det tidligere hadde vært både sjåfør og konduktør (Goodwin 1985). De var redd å bli antastet på bussene, særlig i 2. etasje.

Fra en spørreundersøkelse om kvinners personlige sikkerhet i Southampton, fant man en klar sammenheng mellom opplevelse av sikkerhet/usikkerhet og i hvilken grad man unngikk å gå ut om kvelden (Lynch og Atkins 1988). De som følte seg helt trygge var fem ganger så ofte ute om kvelden alene som de som følte seg meget utrygge. Det var stor forskjell på hvilke transportmidler kvinnene oppfattet som mest utrygge. De følte at bussen var tryggest, toget og undergrunnen minst trygge. Bussholdeplassene på gatenivå ble oppfattet som mer trygge enn tog- og undergrunnsstasjoner, hvor man kan føle seg "fanget" dersom situasjonen blir ubehagelig.

Det samme fenomenet eksisterer også her i landet. En spørreundersøkelse fra Oslo viste at blant de faste kollektivtrafikanter var det halvparten av kvinnene som ikke reiste om kvelden fordi de syntes det var utrygt, mens ingen av mennene hadde dette som begrunnelse (Norheim og Stangeby 1993). Av de som brukte kollektivtilbudet om kvelden var 65 prosent av kvinnene engstelige for å gå til og fra holdeplassen, mot ca 20 prosent av mennene. Kvinner opplever at de ikke har kontroll med rommet. De opplever avmakt gjennom angsten, noe som virker inn på bruken av byområdene, særlig til bestemte tider (jfr 3.5).

Uansett hvor reelt grunnlaget for en slik redsel er, legger det begrensninger på bevegelsesfriheten. Særlig gjelder dette for kvinner, som ikke har så mange valgmuligheter når det gjelder andre transportmåter som menn.

En engelsk undersøkelse peker på at det offentlige rom, inkludert kollektivsystemet, kontrolleres av forskjellige grupper til ulike tider av døgnet (Valentine 1990). I Storbritannia er det observert at fraværet av "respektable, ansvarlige, middelklassemenn" i kollektivsystemet gjør det lettere for unge *hooligans* å drive asosial atferd i og ved buss, trikk og bane (Atkins 1990:116). Jo skjevare sammensetningen av de kollektivreisende er, jo større er behovet for formelle kontrollører i systemet.

#### 5.4.3 Effektivitet – tidsøding

Bilen assosieres med hurtighet, effektivitet og valgmuligheter, mens de kollektive transportmidlene gir motsatte assosiasjoner (jfr Castells diskusjon i 3.3.3 og empiriske analyser i kapittel 4). Kollektive redskaper bruker til dels lengre tid på en strekning enn de private redskapene utenom rushtiden, men rushtidstrafikken i byene betyr sjelden en hastighet for bilene på mer enn 20 km/time (Nielsen 1992). Moderne T-baner og jernbaner (som for eksempel det franske TGV (*train à grand vitesse*) og de japanske hurtigtogene) har en høyere hastighet og effektivitet enn det privatbilen kan oppnå. I tillegg krever de private redskapene tid til stell, reparasjon og vedlikehold som ikke har inngått i en vurdering av tidsnyttens ved bil i forhold til kollektive transportmidler. Et enkelt regnestykke kan illustrere tidsomkostningene ved å eie bil.



La oss si at vedkommende bileier kjører 14 000 km per år (gjennomsnittlig kjørelengde pr år i Norge), og bruker den på sine arbeidsreiser. Bilen har en bensintank som rommer 50 liter, og bilen bruker 1 liter/mil. Han eller hun vasker bilen annenhver uke, skifter dekk og gjør enkelt vedlikeholdsarbeid selv. Tidsbudsjettet vil da se slik ut:

Bensinfylling 28 ganger pr år à 15 minutter	=	7 timer/år
Vask à 0,5 timer hver annen uke	=	13 timer/år
Skifte/vask av dekk 2 ganger pr år à 2,5 timer	=	5 timer/år
Enkelt vedlikehold/sjekk ca 1 gang pr uke à 0,5 time	=	26 timer/år
Leting etter parkeringsplass ca 1 gang pr uke à 0,5 time	=	26 timer/år
<b>Totalt</b>	<b>=</b>	<b>77 timer/år</b>
Fordelt på 250 arbeidsdager	=	18,5 minutter pr arbeidsdag

Denne lille illustrasjonen viser at man bruker nesten 20 minutter pr arbeidsdag eller 13 minutter i gjennomsnitt pr dag til å holde bilen i brukbar stand (dersom man aksepterer forutsetningene i regnestykket). Disse minuttene bør da påplusses reisetid med bil på arbeidsreisen for å få den korrekte forskjellen på bil i forhold til kollektive transportmidler. For beboere i storbyregionen betyr dette at det tidsmessig kan lønne seg å velge et kollektivt redskap framfor et privat, dersom en bare tenker tidsbruk og aksepterer regnestykket foran.

Nå er det imidlertid ikke nødvendigvis slik at denne tidsbruken oppfattes som et onde. Den andre siden av denne tidsbruken kan være mestring. For noen ligger det noe positivt i å stelle med bilen. Det gir belønning ved å mestre tekniske problemer. Å kunne reparere bilen selv, øker selvfølelsen i tillegg til at det sparer eieren for utgifter. Bilen kan også gi utløp for et "omsorgsbehov". Det kan se ut til at det ligger klare kjønnsforskjeller når det gjelder dette forholdet til bil. Rundt om i boligområdene er det fremdeles slik at en del menn bruker søndag formiddag til bilpuss.

I forbindelse med utarbeidelse av trafikksikkerhetsinformasjon ble ca 1000 østerrikske bilbrukere intervjuet om deres interesse for tema knyttet til bil og trafikk (Schmidt 1982). Det var klare kjønnsforskjeller når det gjaldt slik interesse. Kvinner var langt mindre interessert enn menn. Interessen hadde også sammenheng med hva slags bil man hadde (hvor rask den var), hvor langt man kjørte osv. Jo større bil og jo mer man brukte den, dess større var også interessen.

Egeninnsats i forhold til de kollektive redskaper er knyttet til bruken av dem, til å kunne finne ut hvordan man skal reise for å komme fra ett sted til et annet. Dette krever (også) planlegging, informasjonsinnhenting, vurdering og gjennomføring. Denne typen egeninnsats har en helt annen karakter enn for eksempel det å reparere egen bil. Den er mindre synlig, og det er tvilsomt om den som gjennomfører det høster noe særlig anerkjennelse, men den kan ha betydning for selvfølelsen.

#### 5.4.4 Maskulin – feminin – eller kjønnsnøytral?

Litteraturen peker klart på forholdet mellom bil og maskulinitet. Koplingen oppleves riktignok ikke alltid like positivt – “*The more immature the male, the more his sexuality is linked to ... cars.*” (Lewis m fl 1983:127). Spørsmålet er også om dette har med biler generelt eller med spesielle biler å gjøre, og om den symbolske koplingen bil/mann får en avtakende betydning ettersom stadig flere kvinner også kjører bil.

De kollektive redskapene er i svært liten utstrekning personifisert eller personliggjort. Dermed mangler de også kjønn. De kan være kjære gjenstander som skaper gjenkjennelse og trygghet, slik som Jan Erik Volds *Briskebytrikken*. De kan være eksotiske og en pirrende arena for en mordgåte, slik som Agatha Christies *Orientekspressen*. Og kollektivterminalen kan framstå som en ramme rundt kjærlighet og lidenskap, slik som avskjedsscenen på flyplassen i *Casablanca*. Men kjønn ser det ikke ut til at de kollektive transportredskapene verken symboliserer eller signaliserer.

Det virker imidlertid som om kvinner har en mer positiv holdning til kollektivtransport enn menn. En intervjuundersøkelse i Leverkusen viste at kvinner var mer generelt positivt innstilt til kollektivtransport enn menn (Flade 1990). Undersøkelsen fant også at menn var mer tilbøyelige til å bruke bil dersom de alltid hadde tilgang til den enn kvinner i tilsvarende situasjon. Det viste seg at kvinners holdning til kollektivtransport (i positiv betydning) var mindre påvirket av tilgangen til bil enn det menns holdning var (jfr også forrige kapittel).

En undersøkelse av bilbrukeres holdning til kollektivtransport gjort i Oslo 1993 viste også at kvinner hadde en mer positiv holdning enn menn til kollektivtransport (Berge og Nondal 1994). Analyse av ulike livsstiler i Oslo konkluderer med at kvinner er mer fellesskapsorientert enn menn, som på sin side har en mer individorientert livsstil (Berge 1996).

Diskusjonen foran viser at bil og kollektive transportmidler er bærere av ulike meninger, gir forskjellige assosiasjoner og skaper ulike oppfatning hos brukerne. I fortsettelsen av dette kapitlet skal jeg knytte denne diskusjonen til to empiriske analyser. Jeg vil for det første undersøke hovedforskjeller i bruk av bil og kollektivtransport og relatere dette til oppfatninger og assosiasjoner. I den andre analysen vil jeg undersøke om og i hvilken grad assosiasjoner til og oppfatninger av transportmidlene varierer mellom kvinner og menn. Jeg vil analysere den faktiske bruken av transportmidlene til den diskusjonen jeg har ført og relatere dette til kvinners og menns holdninger til henholdsvis bil og kollektive reisemåter.

## 5.5 Bilreiser og kollektivreiser

### 5.5.1 Hypoteser om bil- og kollektivreiser

Når man betrakter de som reiser innenfor byen, ser man klare forskjeller mellom de som kjører bil. Det fins billige biler, dyre biler, nye biler, gamle biler. Ulike bilmerker gir forskjellige assosiasjoner og signaler. For de kollektive transportmidlene er det annerledes. Det gir ingen umiddelbar status å velge trikk framfor buss, heller ikke tog i stedet for T-bane. Den meningen de forskjellige kollektive transportmidlene har for folk er heller uklar, selv om det i den senere tid er gjort undersøkelser som viser at ulike kollektive transportmidler også gir ulike assosiasjoner slik som forskjellige bilmerker kan gi (Berge og Nondal 1994).

For å få tak i hvordan de kollektive transportmidlene oppfattes i forhold til bilen, hva slags assosiasjoner de gir og dermed den meningen de har i folks bevissthet, skal jeg vise hva som skiller de kollektive reisene fra bilreisene, ut fra den hypotesen at oppfatninger som dannes har klare sammenhenger med hvordan disse redskapene faktisk brukes.

Det jeg først vil se nærmere på, er hva som kjennetegner de kollektive reisene i forhold til bilreisene. Jeg bruker reisen som analyseenhet, ikke person. Utgangspunkt for analysen er etterundersøkelsen fra 1990 (se kapittel 2), og jeg har valgt ut de reisene hvor respondenten selv er sjåfør i bilen og de reisene hvor respondenten er kollektivtrafikanter. De andre reisene har jeg holdt utenfor. Det vil si at jeg sammenlikner kollektivreisene med bilførerreisene.

Hypotesen er at forskjellene mellom de to reisetypene er knyttet til både tiden og rommet. Tidsdimensjonen dreier seg om når på døgnet reisen foretas (de færreste kollektive transportmidler går hele døgnet) og også knyttet til ukedag, fordi befolkningens aktiviteter varierer gjennom uka. Koplet til den tidligere diskusjonen i kapitlet, er dette knyttet til dimensjonen frihet – tvang eller bundethet. De romlige forskjellene oppstår først og fremst fordi de geografiske reisemulighetene med de kollektive transportmidlene er bundet. Castells transportanalyseeskjema (referert i kapittel 3) bygger på at den kollektive transporten er knyttet til produksjonslivets krav om sammenbinding av bolig og arbeid. Det romlige aspektet har også med avstand å gjøre. Mulighetene til å rekke over større avstander har sammenheng med tilgang til transport, noe som er ulikt fordelt i befolkningen. Avstand kommer også inn på en annen måte i forhold til de to reisemåtene. Vi vet at bilen brukes både fordi det er lettvinnt og bekvemt. Småturen til kiosken, til butikken og reiser av liknende karakter gjøres ofte med bil dersom den er tilgjengelig (Hjorthol m fl 1990). Det betyr at man kan forvente at bilreiser ofte er mer lokale enn de kollektive reisene.

Kollektivtransportens bindinger i tid og rom vil dermed bety at den er bedre egnet til noen formål enn til andre. De reisene som er best egnet til å foretas med kollektive transportmidler er de gjentakende og repeterende reisene som ikke innebærer frakt av varer og gods eller følge av personer. Reisene gjenspeiler også de sosiale ulikhetene i bysamfunnet. Hvem som bruker de forskjellige transportredskapene, de private og de kollektive, vil dermed være ulike. Ved å undersøke ulikhetene som faktisk er mellom disse to typene av reiser, vil jeg

hevde at man er i stand til å forstå en del av den mening som man også tillegger både bilen og kollektivtransporten, som jeg har diskutert tidligere i dette kapitlet.

### **5.5.2 Kollektivt i rushtid og til hverdags – bil ellers**

De kollektive reiseredskapene er hverdagslige. Det er de som brukes fra mandag til fredag. 90 prosent av de kollektive reisene foregår på hverdager (vedleggstabell 5.1). Når reisene som bilfører telles opp, er det 20 prosent av dem som skjer på lørdag eller søndag og resten på hverdager. Selv om bilen også er et hverdagsredskap, er det slik at i en byregion som Oslo/Akershus dominerer den reisene som foregår i helgene (80 prosent). Av alle de motoriserte helgereisene gjøres bare 20 prosent med kollektive transportmidler.

Dimensjonen hverdag – helg skiller med andre ord klart mellom de to reisemåtene.

Det mest vanlige er at de kollektive reisene er konsentrert til helt bestemte tider på døgnet. Mens ca en tredjedel av kollektivreisene foregår mellom kl 06 og kl 09, en ytterligere tredjedel mellom kl 14 og kl 17 og den siste tredjedelen er relativt jevnt fordelt over resten av dagen og kvelden, har bilreisene en noe annen fordeling (vedleggstabell 5.2). En femtedel er knyttet til morgenrushet, en fjerdedel til ettermiddagsrushet, mens godt over halvparten har en mindre bundet tidsplassering. Tidbinding er stikkordet som kan knyttes til kollektivreisene. De holder seg hovedsakelig innenfor snevre tidsrammer og har ikke det samme “frie” forholdet til tidsplassering som bilreisene har.

Et ytterligere tegn på dette er at nesten 80 prosent av alle kollektivreiser er første eller andre reise som gjøres i løpet av dagen (de fleste starter sin reiseaktivitet om morgenen) (vedleggstabell 5.3) Omtrent halvparten av bilreisene kommer som senere reise (fra reise nummer tre osv).

Tidsdimensjonen er altså en viktig faktor som skiller de to reisetypene. Den har betydning både i forhold til variasjoner gjennom uka og over døgnet. Man kan si at kollektivtransporten i mye større grad enn privatbilen er knyttet til den produktive sfære, til arbeidslivet, og dermed også knyttet til klokketiden (jfr forrige kapittel). Med bilen kan en til en viss grad frigjøre seg fra tidbindingene.

### **5.5.3 Bilreisene mer lokale enn kollektivreisene**

Indikatorer på det romlige aspektet ved disse to reisetypene er om reisene har start- og endepunkt i hjemmet (boligen), og i hvilken grad reisene foregår innenfor én og samme sone (for soneinndeling, se vedleggskart). Sonestørrelsen varierer noe, men den geografiske størrelsen er antakelig ikke av så stor betydning som selve “innholdet” i de ulike sonene. Sentrum og indre bydeler (som er slått sammen til én sone) inneholder mange flere arbeidsplasser enn andre soner og et større tilbud av diverse fritidsaktiviteter og underholdningstilbud.

Nesten halvparten av bilreisene foregår innenfor samme sone/kommune, mens bare en fjerdedel av de kollektive reisene starter og slutter i samme sone (vedleggstabell 5.4). Ser man bare på reiser som foregår innenfor bygrensen, er det om lag 30 prosent av bilreisene som har start- og endepunkt innenfor samme

sone, mens det for kollektivreisenes del dreier seg om ca 15 prosent. Mer enn 40 prosent av kollektivreisene ender i sentrum og indre sone, mens 20 prosent av bilreisene har disse målpunktene.

Romlig har disse to reisetypene vidt forskjellig geografiske "spor". Bilreisene kan i større grad karakteriseres som lokale enn det kollektivreisene kan, og mens kollektivreisene er tydelig radielle, har bilreisene ingen slike klare mønstre. Man har altså det klart faste geografiske mønster versus de nesten helt åpne geografiske reisemuligheter – tvang versus frihet.

#### **5.5.4 Kollektivt til arbeid – bilen til det meste**

Tidsbindingene og det romlige faste som preger kollektivreisene, peker mot en viss ensidighet i anvendbarheten av et slikt transportsystem. Det kan ikke brukes til alle tider (tilbudet varierer) eller på alle start- og endekombinasjoner (dersom en setter visse tidsbegrensninger på reisen). Det betyr at systemet passer best til reiser som er daglig gjentakende til samme tid og mellom de samme geografiske stedene, for eksempel skole- og arbeidsreiser. Den mest typiske kollektivreise er en skole- og/eller en arbeidsreise, ca 60 prosent av dem har skole eller arbeid som formål (enten fram eller tilbake) (vedleggstabell 5.5). Til sammenlikning er det ikke mer enn en tredjedel av bilreisene som har tilsvarende formål.

Bilreisenes og kollektivreisenes hensikter skiller seg også fra hverandre når det gjelder reiser hvor noen skal følges, det være seg barn eller andre. En ubetydelig del av kollektivreisene har slike formål, mot 14 prosent av bilreisene. Dagligvareinnkjøp utgjør også en svært liten andel av de kollektive reisene, mot omtrent 10 prosent av bilreisene. For de andre reiseformålene er forskjellene ubetydelige.

Det disse analysene viser, er at det er mye mindre variasjon i bruken av kollektivtransporten enn bilen. Kollektivtransport er først og fremst et redskap for å komme seg til arbeid og skole og dels til transport knyttet til arbeid. Skal jeg tolke egnethet ut fra bruken, er kollektivtransporten ikke tilrettelagt for omsorgs- og handlereiser. Der brukes bilen.

#### **5.5.5 Kollektivt for kvinner og lavstatusgrupper – bil for menn**

Kollektivreisene er først og fremst kvinnenenes reiser. Mens 60 prosent av disse reisene er gjort av kvinner, er 60 prosent av bilreisene foretatt av menn (vedleggstabell 5.6). Kjønnsskillet er altså helt klart. Kvinnene står for hovedbruken av kollektivsystemet. Kollektivt kan dermed assosieres til det kvinnelige, bil til det mannlige.

Innenfor yrkeshierarkiet er det et "overforbruk" av kollektivreiser blant de lavere lagene og et "underforbruk" blant de høyere yrkessjikt (vedleggstabell 5.7). Det samme skjer for inntektsgruppene. Mens nesten halvparten av kollektivreisene er gjort av folk som har en husholdsinntekt på under kr 250 000 (i 1989), foretar den tilsvarende inntektsgruppa ikke mer enn 30 prosent av bilreisene (vedleggstabell 5.8).

Assosiasjonene til de to reisetypene får ytterligere en dimensjon, eller kanskje to – som dreier seg om høy – lav status i yrkeshierarkiet og høy versus lav inntekt. Bil assosieres med høy på begge og kollektivt med lav status og lav inntekt.

Sosiodemografisk er bilen mannlig, rik og med høystatusyrke, mens de kollektive transportmidlene er forbundet med kvinner, lavstatusyrker og lav inntekt. Forskjellene i bruk mellom bil og kollektive transportmåter gjelder både tidsmessig, romlig og funksjonelt. Kort oppsummert kan en si at kollektiv reisemåte knyttes til hverdagsbruk, rushtid, rutineriser i faste geografiske spor, mens bilreisene er mer romlig og tidsmessig uavhengige. Mens mesteparten av kollektivreisene gjøres av kvinner og av folk i lavere inntektsgrupper, gjøres bilreisene oftere av menn og de som har høyere inntekter.

Bruken og brukerne av henholdsvis bil og kollektivtransport gir dermed grunnlag for ulike assosiasjoner og holdninger, som til en viss grad sammenfaller med de dimensjonene jeg har trukket fram tidligere i kapitlet. Bilen er mer et maskulint enn et feminint prosjekt. Statusaspektet trer fram ved at flere av bilreisene gjøres av de med høy yrkesstatus og lønn. De kollektive reisene gir sterkere assosiasjoner til bundethet og tvang, romlig og tidsmessig, enn det bilreisene gjør.

## 5.6 Kvinnens og menns opplevelse av bil og kollektivtransport

### 5.6.1 Innledning

Resultatene i forrige avsnitt (5.5) viser den faktiske bruken av bil og kollektivtransport og hvilke assosiasjoner den kan gi. Mitt spørsmål er om kvinner og menn har de samme holdninger til, oppfatninger av og assosiasjoner til bil og kollektivtransport eller om de er forskjellige. For å svare på spørsmålet skal jeg bruke data fra intervjuundersøkelsen som ble gjennomført i Oslo 1993.

En av hensiktene med undersøkelsen var å få fram holdninger til både bil og kollektivtransport<sup>xxxii</sup>. Intervjupersonene ble blant annet presentert for 33 ulike påstander om disse to transportmidlene. For tematisk å gruppere disse spørsmålene brukte jeg faktoranalyse<sup>xxxiii</sup>. Grupperingen brukes som grunnlag for analyse av betydningen av kjønn.

Grunnlaget for utarbeiding av de 33 spørsmålene om bil og kollektivtransport lå i den diskusjonen som her er ført tidligere i kapitlet, både i den teoretiske (med utgangspunkt i litteraturstudiene) og i de empiriske analysene. Dette ga basis for å anta noen dimensjoner som ville være aktuelle for en voksen storbybefolkning. Dimensjonene, frihet – tvang, kontroll – mangel på kontroll, trygghet – utrygghet, aktivitet (mestring) – passivitet, status – mangel på status var noen av de underliggende faktorene som ble forventet og som dermed ble bestemmende for spørsmålskonstruksjonen<sup>xxxiv</sup>.

### 5.6.2 Bilen sparer tid og gir frihet

Faktor en, som går langs dimensjonen frihet – tvang, vektlegger tiden som en knapp ressurs. Samtidig indikerer den en sterk idealisering av bilens muligheter. Faktoren forklarer mesteparten av variansen i denne gruppen av holdningsvariable. Den er sammensatt av påstander som har en klar positiv holdning til bil og bruk av den, samtidig som den inneholder holdninger som er negative til kollektivtransport. Holdningene, både de positive og de negative, uttrykker først og fremst viktigheten av å kunne spare tid, til valgmulighetene bilen gir og begrensningene som ligger i det kollektive transporttilbudet (jfr forrige kapittel). Det ligger også et rekreativt element i dimensjonen (på frihetssiden) ved at bilen blir satt pris på som et sted man kan slappe av og høre på musikk. Dimensjonen hvor bilen representerer friheten og kollektivtransporten tvang, gjelder både tid og rom. Mens bil betyr at en kan reise hvor og når en vil, oppfattes kollektivtransporten som det motsatte. Den betyr sterke bindinger med hensyn til når og hvor en kan reise.

Tabell 5.1: Holdninger til bil og kollektivtransport for kvinner og menn. Oslo 1993. Prosent

Holdninger	Kvinne	Mann	Alle
Jeg liker ikke å reise kollektivt fordi det går for langsomt **	20	29	66
Jeg liker ikke å reise kollektivt fordi det tar for mye tid ***	24	34	29
Jeg liker ikke å kjøre kollektivt fordi jeg blir bundet av ruter og tider ***	29	41	34
Jeg liker å kjøre bil fordi jeg kan reise hvor og når jeg vil	86	88	87
Jeg liker å kjøre bil for da kan jeg høre musikk og slappe av	57	54	56
Jeg liker å kjøre bil fordi jeg sparer tid	65	70	67

\*\* signifikant for  $p < 0.01$ , kjiqvadrat-test

\*\*\* signifikant for  $p < 0.001$ , kjiqvadrat-test

Tre av spørsmålet knyttet til denne faktoren er behandlet i forrige kapittel, under drøftingen av tidsaspektet ved transportmidlene, at man sparer tid ved å kjøre bil, ikke liker å reise kollektivt fordi det tar for mye tid og at kollektivtransporten binder i tid og rom.

Forskjellene mellom kvinner og menn viser at det først og fremst er de negative oppfatningene av aspektene ved kollektivtransporten som skiller, ikke de positive kjennetegnene ved bilkjøring. Der er kvinner og menn enige. Kvinner er imidlertid betydelig mindre negative til kollektivtransporten enn det menn er. Det gjelder både spørsmålet om hastighet, tidsbruk og romlige og tidsmessige bindinger. Som jeg viste i forrige avsnitt (5.5), gjøres mesteparten av kollektivreisene av kvinner. Det betyr at kvinner og menn har forskjellig erfaringsgrunnlag som her gir seg uttrykk i ulike oppfatninger.

Når kvinner er mer positive enn menn, kan dette skyldes at de kjenner tilbudet bedre og har en mer realistisk vurdering av det, mens menn har mer stereotype oppfatninger, som kan bygge på et svakere erfaringsgrunnlag. Forskjellen kan også være et uttrykk for at kvinner har et behov for å framstille situasjonen bedre enn det den faktisk er. Dette er særlig aktuelt når man vil forsvare egne handlinger for seg selv der man ikke har alternativer. Dersom kollektive reisemåter er eneste

mulighet, vil den framstilles mest mulig positivt for å opprettholde samsvar mellom handling og holdning. I forlengelsen av en slik forklaring kan en anta at menn er mindre positivt innstilt enn kvinner fordi de har bilen som alternativ.

### 5.6.3 Positiv holdning til kollektivtransport

Faktor to indikerer en klar og generell positiv holdning til kollektivtransporten. Den er sammensatt av holdninger som uttrykker tilfredshet med servicenivået, til det å kunne være anonym, til samtidig å føle trygghet, mulighet til å reise hvor og når man vil og det positive i å kunne treffe andre.

Tabell 5.2: Holdninger til bil og kollektivtransport for kvinner og menn. Oslo 1993. Prosent

Holdninger	Kvinne	Mann	Alle
Jeg liker å reise kollektivt fordi det gir meg mulighet til å reise hvor og når jeg vil ***	19	10	15
Jeg liker å reise kollektivt fordi da føler jeg meg trygg **	25	17	21
Jeg liker å reise kollektivt fordi jeg kan treffe andre *	12	7	10
Jeg liker å reise kollektivt fordi sjåførene og personalet gir god service	12	11	12
Jeg liker å reise kollektivt fordi da kan jeg være helt anonym	11	9	10

\* signifikant for  $p < 0.05$ , kjiqvadrat-test

\*\* signifikant for  $p < 0.01$ , kjiqvadrat-test

\*\*\* signifikant for  $p < 0.001$ , kjiqvadrat-test

Det er flere dimensjoner knyttet til denne faktoren som gjør den interessant.

Kvinner oppfatter kollektivtilbudet som en større mulighet til å reise hvor og når en vil enn det menn gjør. Likevel er det et mindretall som har denne meningen. De kollektive konsummidlene gir klare begrensninger, og begrensningene oppfattes sterkere av menn enn av kvinner. Det kan ha sammenheng med at menn har bedre tilgang til bil og er lite vant til å reise på andre måter. Resultater fra Dagtrans (jfr 2.6) viste at menn i mindre grad enn kvinner kjente til kollektivtilbudet i området. Fordi bilen alltid var tilgjengelig var behovet for å skaffe informasjon om alternativene ikke til stede.

Kvinner er mer opptatt av tryggheten ved det å reise kollektivt enn menn (jfr 3.5.5). Kollektivtransporten blir en del av det offentlige rom hvor det fins normer som regulerer samkvemmet mellom dem som befinner seg der. Dette vil i sterkere grad være tilfellet der sjåfører og annet personale fungerer som kontrollører i systemet og i mindre grad der hvor kontakten mellom personale og passasjerer er fraværende (jfr 5.4.2). Bussen og trikken blir et rom i rommet, som gir mulighet til å være anonym, man trenger ikke å forholde seg til andre. Situasjonen gir samtidig mulighet til å treffe andre, folk man kjenner, men det er også legitimt å snakke med ukjente.

Kvinner setter større pris på flere av disse egenskapene ved kollektivtransporten enn det menn gjør. Kvinner opplever kollektivtransporten både som et sted for sosiale relasjoner i en trygg kontekst, og som en mulighet til romlig og tidsmessige utvidelse av sine aktiviteter (jfr 3.6).



### 5.6.4 Mestringsvegning – passiv kollektivtrafikanter

Faktor tre kan betegnes som mestringsvegning. Det dreier seg om å mislike bilkjøring fordi det krever at en må finne parkeringsplass i en kanskje stresset trafikksituasjon. Køkjøring er en annen side ved bilkjøring som framheves negativt og knyttes til denne faktoren. Faktoren uttrykker at man liker å reise med kollektivtransport fordi man slipper disse kravene og utfordringene.

Tabell 5.3: Holdninger til bil og kollektivtransport for kvinner og menn. Oslo 1993. Prosent

Holdninger	Kvinne	Mann	Alle
Jeg liker ikke å kjøre bil fordi det er så mye stress med å finne parkering *	31	21	26
Jeg liker å reise kollektivt for da slipper jeg å tenke på parkeringsplass for bilen *	58	46	53
Jeg liker å reise kollektivt fordi jeg slipper å tenke på trafikksituasjonen *	49	34	42
Jeg liker ikke å kjøre bil fordi det er så mye køkjøring	21	19	20

\* signifikant for  $p < 0.05$ , kjiqvadrat-test

Karakteristisk ved denne faktoren er at kvinner i større grad enn menn gir uttrykk for at de er enige i disse påstandene. Dette gjenspeiler antakelig kvinners mindre erfaring med bilkjøring, både innenfor den enkelte familie og sett i historisk/ generasjonssammenheng. Dersom man bruker bilen lite, vil utfordringer som lukeparkering og kompliserte trafikksituasjoner oppleves ubehagelige. Dagens ulike generasjoner av kvinner har svært forskjellig forhold til bilbruk sammenliknet med ulike generasjoner av menn. Dette temaet tar jeg spesielt opp i kapittel 8, der jeg analyserer utviklingen av arbeidsreiser med fokus på endring av kvinners bilbruk. Hvordan bilen som ressurs fordeles innenfor husholdet, er en av problemstillingene som behandles i kapittel 9.

### 5.6.5 Utrygghet

Utrygghet, som betegner faktor fire, er sammensatt av variabler som knytter seg til opplevelse av utrygghet både på veg til holdeplass, det å vente på holdeplassen og opplevelse av at medpassasjerene kan være plagsomme og truende.

Tabell 5.4: Holdninger til bil og kollektivtransport for kvinner og menn. Oslo 1993. Prosent

Holdninger	Kvinne	Mann	Alle
Jeg føler meg utrygg på holdeplassen når jeg venter på kollektivtransporten *	12	5	9
Jeg føler meg utrygg når jeg går til holdeplassen der jeg tar kollektivtransport *	8	3	6
Jeg liker ikke å reise kollektivt fordi medpassasjerene kan virke plagsomme og truende	5	4	5

\* signifikant for  $p < 0.05$ , kjiqvadrat-test

Det er først og fremst kvinner som uttrykker at de opplever utrygghet når de går til holdeplassen og mens de venter på bussen eller banen. Dette er områder de opplever mangel på kontroll over. En del av gangarealene til holdeplassene kan være dårlig belyst. Holdeplassene på T-banestasjonene er lukkede rom, ofte med bare én atkomst, noe som betyr at en kan føle seg fanget. De færreste stasjonene er betjent, og mangler dermed formell kontroll. En del slike holdeplasser er også samlingssteder for ulike gjenger og folk som bruker dem som varmetue. Dette skaper utrygghet.

Kvinnene opplever trygghet inne på transportmidlene (faktor 3), mens en del av dem har angst for å komme seg dit. Som jeg diskuterte tidligere i kapitlet (5.4.2), betyr dette begrensning i aktivitetsmuligheter.

Verken kvinner eller menn opplever medtrafikanter som spesielt truende.

### 5.6.6 Det ubehagelige og ubekvemme

Faktor fem kopler ubehaget ved å måtte stå på kollektivtransportmidlet, kanskje trangt og presset sammen med ukjente, med det positive ved å kjøre bil ved at man slipper nettopp dette. At en ikke liker å reise kollektivt på grunn av truende og plagsomme medpassasjerer, har også en relativt sterk ladning på denne faktoren. Det ubehagelige ved ukjente personer er sterkt fremme i denne faktoren.

Tabell 5.5: Holdninger til bil og kollektivtransport for kvinner og menn. Oslo 1993. Prosent

Holdninger	Kvinne	Mann	Alle
Jeg liker ikke å reise kollektivt fordi jeg kan risikere å stå hele tiden	16	14	15
Jeg liker å kjøre bil fordi da slipper jeg å reise sammen med ukjente	5	6	6
Jeg liker ikke å reise kollektivt fordi medpassasjerene kan virke plagsomme og truende	5	4	5

Det er ingen forskjell på kvinner og menn når det gjelder denne faktoren. Når det er like store andeler av kvinner og menn som sier de kan risikere å stå hele tiden, gir det en indikasjon på at kvinner ikke får sitteplass oftere enn menn.

### 5.6.7 Miljøbevissthet

Miljøbevissthet er først og fremst satt sammen av det å ikke like å kjøre bil fordi det er skadelig for miljøet, og motsatsen, å like å reise kollektivt fordi det er miljøvennlig. I tillegg kommer utsagnet om at en ikke liker å kjøre bil fordi det er dyrt, som ikke direkte har noe med miljøbevissthet å gjøre, ut over det å spare ressurser.

Tabell 5.6: Holdninger til bil og kollektivtransport for kvinner og menn. Oslo 1993. Prosent

Holdninger	Kvinne	Mann	Alle
Jeg liker å reise kollektivt fordi det er miljøvennlig ***	53	36	45
Jeg liker ikke å bruke bil fordi det er skadelig for miljøet	17	14	16
Jeg liker ikke å kjøre bil fordi det er så dyrt	13	12	13

\*\*\* signifikant for  $p < 0.001$ , kjiqvadrat-test

Kvinner uttrykker større grad av miljøbevissthet enn menn når det gjelder bruk av kollektivtransport. Dette kan både være et resultat av at kvinner er mer opptatt av miljø enn menn, noe som en del undersøkelser tyder på (Bennulf 1994, Lavik 1990, Lindén 1996), og fordi de reiser mer kollektivt. Det er langt færre, både kvinner og menn, som uttrykker miljømessig ubehag ved det å kjøre bil. Verken kvinner eller menn oppfatter kostnadene ved å kjøre bil som spesielt avskrekkende.

### 5.6.8 Spenning og status

Spenning og status er stikkordene for faktor sju. Den har høye korrelasjoner med påstandene - *jeg liker følelsen av fart og spenning når jeg kjører bil og jeg liker å ha en bil som folk legger merke til*. Samtidig har det å ha en bil hvor man kan spille musikk og slappe av høy faktorladning. Faktoren forteller klart om at bilen er noe mer enn et transportmiddel. Her kommer bilen som rekreasjonssted, som statussymbol og som leketøy klart inn.

Tabell 5.7: Holdninger til bil og kollektivtransport for kvinner og menn. Oslo 1993. Prosent

Holdninger	Kvinne	Mann	Alle
Jeg liker følelsen av fart og spenning når jeg selv kjører bil	10	12	11
Jeg liker å ha en bil som folk legger merke til ***	6	14	10
Jeg liker å kjøre bil for da kan jeg høre musikk og slappe av	38	39	38

\*\*\* signifikant for  $p < 0.001$ , kjiqvadrat-test

Både kvinner og menn setter pris på bilen som rekreativt område. Bilen oppleves som en forlengelse av det private rom ut i offentlighetens sfære, der man kan være i fred med egne aktiviteter uten å ta hensyn til andre. Man kan spille musikk med høyt volum, og bilen blir konsertlokale. Man kontrollerer sitt eget lille rom i den

store offentligheten. Dette er motsatsen til kollektivtransportens felles rom i det offentlige.

I motsetning til bussen eller trikken er bilen et middel til å tilfredsstillere ønsket om fart og spenning og behovet for å vise hvem man er. Når det gjelder dette siste aspektet, ser bilen ut til å være viktigere for menn enn for kvinner. Bilen er mer knyttet til mannlig enn til kvinnelig identitet, som jeg også har vist tidligere i dette kapitlet. Bilen blir et tegn for å signalisere hvem man er som en del av en uttrykksmåte i en anonymisert bytilværelse (jfr 3.2.1).

### 5.6.9 Vedlikehold – omsorg

Bilen som maskulint prosjekt kommer også til uttrykk i faktor åtte, vedlikehold og omsorg. Den korrelerer både med en positiv og en negativ holdning som dreier seg om å bruke tid på bil. Den positive sier at en liker å reparere og vedlikeholde bilen, den negative at en ikke liker å bruke tid til vask ol. I denne faktoren ligger både en vedlikeholds- og en omsorgskomponent. Det kan også ligge en type mestring eller egeninnsats i denne faktoren.

Tabell 5.8: Korrelasjon mellom faktor åtte og holdningsvariable

Holdninger	Kvinne	Mann	Alle
Jeg liker å reparere og vedlikeholde bilen ***	14	29	21
Jeg liker ikke å bruke tid å vaske og holde bilen i orden *	34	28	31

\* signifikant for  $p < 0.05$ , kjiqvadrat-test

\*\*\* signifikant for  $p < 0.001$ , kjiqvadrat-test

Å si at man liker å reparere og vedlikeholde bilen er et typisk mannlig utsagn. Det betyr likevel ikke at alle menn som sier dette faktisk reparerer bilen sin. Like lite som alle kvinner er teknisk uvitende i forhold til bilens mysterier under panseret, har alle menn den fulle oversikt. Forskjellen er at det forventes at mannen kan ordne en del praktiske ting, som i det minste å kunne skifte tennplugg og stramme viftereima, mens få synes det er merkelig dersom kvinner overlater slikt til profesjonelle. For en mann er det nærmest en skam å måtte be om hjelp på bensinstasjonen til slikt (Hjorthol m fl 1990). I slike tilfelle sendes heller kona. For kvinner er det legitimt å be om hjelp.

## 5.7 Oppsummering og konklusjon

Drøftingene og analysene i dette kapitlet har vist at bil og kollektive transportmidler er redskaper som er bærere av sosial mening knyttet til hva de brukes til og hvem de brukes av. Ved siden av å ha bestemte bruksegenskaper, har de også kulturell betydning og symbolverdi. Assosiasjoner knyttet til bil som det maskuline prosjekt, frihet til å velge i forhold til tid og rom, høy status og inntekt gjenspeiles til dels i den faktiske bruken av bil i forhold til kollektive transportmidler.

Oppfatninger av egenskaper og symbolverdier som er knyttet til de to typer av transportmidler er forskjellige hos kvinner og menn. Kvinner har generelt sett mer positiv oppfatning av kollektive reisemåter enn menn. De synes oftere at kollektivtransporten gir dem muligheter til å reise når og hvor de vil, og de legger mer vekt på trygghetsopplevelsen på selve reisen enn menn. Det negative aspektet ved kollektivtransporten for kvinner er at de føler seg utrygge når de går til holdeplassen og mens de venter. Menn oppfatter ikke dette som et problem. For kvinner dreier dette seg om opplevelsen av ikke å kunne kontrollere det offentlige rom, som vil virke begrensende inn på aktivitetsmulighetene.

Menn liker å vedlikeholde og reparere bilen. Bilen er et mestringsobjekt som klart er knyttet til det maskuline området. Den er en gjenstand for menns utfoldelse som til en viss grad kan sammenliknes med hva hjemmet er for kvinner (Gullestad 1989, Massey 1994b). For en del av dem har bilens utseende stor betydning. De innrømmer at de liker å ha en bil de kan være stolte av å vise fram. For kvinner er disse forholdene av mindre interesse og betydning. Når dette ikke er viktig for kvinner, er det antakelig et uttrykk for at i hushold med både en kvinne og en mann, er bilen først og fremst hans eiendom og hans ansvar. Kvinner har et mer instrumentelt forhold til bil enn menn. For dem er bilen først og fremst et redskap. De har andre mestringsområder og måter å signalisere sider ved sin identitet og personlighet.

Ulikheter i oppfatning mellom kvinner og menn kan være utgangspunkt for å stille spørsmål om bilens symbolske betydning fremdeles har aktualitet, slik det er beskrevet i avsnitt 5.3. Det kan være forhold som taler mot, både i de dataene som jeg har presentert og fra andre undersøkelser.

Undersøkelser i Tyskland har vist en nedadgående andel som har en positiv holdning til egen bilbruk. Wolfgang Sachs (1983) har pekt på fire forhold som kan redusere bilens positive symbolverdi:

Hans første poeng er bilens avtakende nytte. Jo flere som har bil, jo mindre glede er det ved å bruke den, den har avtakende betydning som sosialt statussymbol – alle har bil. En kan anta at en ekstra flott og dyr bil fremdeles vil kunne være et slikt symbol – i det minste i enkelte kretser. Som jeg har vist i de foregående analysene, er menn mer opptatt av bil enn kvinner.

Hans andre poeng er økende avhengighet. Samfunnslivet er lagt opp til at alle skal ha bil for å kunne utnytte tiden og rommet. Folk kjøper bil på bekostning av andre goder. Å være avhengig av bilen viser at en er avhengig og bundet i tid. Det gir ingen sosial prestisje *“Where everybody is compelled to drive a car, to live without can gain attraction.”* (Sachs 1983:273).

Argumentet mot er at det kan gi en viss prestisje i det å være en opptatt og travel person. Den som stadig er i aktivitet, må også være en “viktig” person (jfr 4.4.1). Men ved at bilen er alminneliggjort, har antakelig den vanlige bil mistet sitt glamourpregete bilde for de aller fleste. Når “alle” må ha bil, betyr det en sterk binding av husholdningenes forbruksressurser. I dag bruker det gjennomsnittlige husholdet ca 20 prosent av sitt budsjett på transport (Hjorthol m fl 1992). Dette er mer enn hva som brukes på mat.

Miljøargumentene mot bilbruk øker. Spørsmålet er om endring i uttrykte holdninger vil endre folks bruk av bil. I analysene foran er det kvinner som bruker

kollektivtransporten mest og som uttrykker mest "miljøvennlighet". Men gjør de det fordi de er mer genuint opptatt av miljøspørsmål enn menn, eller kan de gjøre det fordi det er i samsvar med hva de faktisk har mulighet til å gjøre? Vil deres holdninger blir mer lik menns dersom de får like god tilgang til bil som dem? Undersøkelser av miljøbevissthet koplet til faktisk atferd og studier av kollektive framfor individuelle holdninger kan tyde på at kvinner i større grad enn menn handler miljøvennlig (Lavik 1990, Garvill m fl 1994).

Sachs mener at innføring av informasjonsteknologi i transportsystemet og overgang til mikroelektronikk for å styre bilbruk, vil overlate altfor lite til bilisten selv. Den nye teknologien vil ta bort alt det individuelle mestringsaspektet ved bilen, og den vil derfor miste mye av symbolverdien knyttet til opplevelse av frihet, mestring, maskulinitet osv. Sachs sier videre: "*A considerable part of the population, in particular the young and well educated, have lost enthusiasm about car-centered life-style. The desires for the good life that were tangible with the car have left this repository. The images of attraction, however, have entailed material conditions of our everyday life that leave us tied to the car even after having abandoned our love for cars. Yesterday's desires have become today's obligatory needs.*" (Sachs 1983: 276). Selv om bilen automatiseres og elektronikken overtar tenkearbeidet og styringen, har den fremdeles stor verdi som transportredskap, selv om symbolverdien vil endre innhold.

Når det gjelder kollektivtransporten, viser analysene i avsnitt 5.6 at det er tre forhold som er særlig viktige for de faktiske og de potensielle brukerne; det ideologisk/symbolske aspektet, kollektivtransport som hjelper i en kaotisk trafikksituasjon, der man helst vil slippe å kjøre bil, og utrykghetsaspektet knyttet til bruken, dvs opplevelsen av å ikke ha kontroll i det offentlige rom.

Kollektivtransporten har en brukergruppe som er generelt fornøyd med service-nivået og som setter pris på å reise kollektivt av forskjellige positive grunner. Mine analyser viser at denne gruppen brukere også har ideologiske grunner til å reise kollektivt. De forbinder trikken og T-banen med fellesskapsidealet, som de vil være med på å bygge under. Kollektivtransporten er også et bilde på den miljøvennlige transport i motsetning til bilen. Miljøaspektet vil få stadig større betydning innenfor bytransport, og dermed antakelig forsterke kollektivtransportens posisjon.

Kollektivtransporten er et viktig tilbud til dem som opplever trafikkbildet som problematisk og kaotisk. De reiser heller kollektivt enn å sitte i bilkø, være på jakt etter parkeringsplass og oppleve stressende trafikksituasjoner. Det ligger et klart markedsføringspotensial i å framheve denne dimensjonen. Den viser også helheten og samspillet mellom trafikkslagene. I dag opplever kvinner dette mer enn menn. Når de blir mer erfarne bilister og mester parkering- og andre trafikksituasjoner, vil dette aspektet antakelig ikke være særlig viktig for kvinner heller.

Det tredje forholdet dreier seg om opplevelse av utrygghet knyttet til bruk av kollektivtransporten, særlig på veg til bussen eller banen og på selve holdeplassen. Det nytter ikke å avfeie slike oppfatninger med at det sjelden skjer noe på holdeplasser eller inne på transportmidlene. Opplevelsen av at det er slik, er viktigere for brukerne (og potensielle brukere) enn hvordan det faktisk forholder seg. Det betyr at det er viktig å skape andre assosiasjoner gjennom økt bemanning eller overvåking for å få befolkningen til å bruke buss, trikk og T-bane.

Transportmiddelbruk er et resultat både av tilgang til ulike transportressurser og holdning til de ulike reisemåtene. I dette kapitlet har jeg konsentrert meg om det siste aspektet, og vist hvordan kvinner og menn oppfatter forskjellige sider ved bil og de kollektive transportmidlene. I kapitlene 7, 8 og 9 skal jeg se nærmere på den faktiske bruken av transportmidlene som redskap i hverdagslivet. Det kulturelle meningsaspektet og forskjellene i oppfatning som gjør seg gjeldende mellom kvinner og menn, vil komme inn som et aspekt ved tolkningen av analyse-resultatene.

## Vedleggstabeller

*Vedleggstabell 5.1: Reiser som bilfører og kollektivreisende fordelt på ukedag. Oslo/Akershus 1990. (Etterundersøkelsen)\*\*\**

Ukedag	Bilfører	Kollektivreisende
Mandag	15	17
Tirsdag	17	18
Onsdag	16	18
Torsdag	17	18
Fredag	15	16
Lørdag	12	8
Søndag	8	5
Sum	100	100
Antall reiser	31 069	11 979

\*\*\* Signifikant for  $p < 0.001$ , kjikvadrattest

*Vedleggstabell 5.2: Reiser som bilfører og kollektivreisende fordelt på tidspunkt. Oslo/Akershus 1990 (Etterundersøkelsen)\*\*\**

Klokkeslett	Bilfører	Kollektivreisende
06 – 09	20	30
09 – 14	24	16
14 – 17	26	32
17 – 06	30	22
Sum	100	100
Antall reiser	31 069	11 979

\*\*\* Signifikant for  $p < 0.001$ , kjikvadrattest

*Vedleggstabell 5.3: Reiser som bilfører og kollektivreisende fordelt på turnummer. Oslo/Akershus 1990 (Etterundersøkelsen). \*\*\**

Turnummer	Bilfører	Kollektivreisende
1	28	40
2	27	39
3	16	11
4	13	6
5	16	4
Sum	100	100
Antall reiser	31 069	11 979

\*\*\* Signifikant for  $p < 0.001$ , kjikvadrattest



Vedleggstabell 5.4: Andel reiser som bilfører og kollektivreisende til egen sone.  
Oslo/Akershus 1990 (Etterundersøkelsen) \*\*\*

Sone <sup>1</sup>	Bilfører	Kollektivreisende
1	8	3
2	24	13
3	14	6
4	33	15
5	25	13
6	29	11
7	27	15
8	31	14
9	31	19
10	34	7
11	26	11
12	63	31
13	61	39
14	50	28
15	71	66
16	59	39
17	59	38
18	75	56
19	63	29
20	65	41
Antall reiser	31 062	11 970

\*\*\* Signifikant for  $p < 0.001$ , kjikvadrattest

<sup>1</sup> Se sonekart i vedlegg

Vedleggstabell 5.5: Reiser som bilfører og kollektivreisende fordelt på formål.  
Oslo/Akershus 1990 (Etterundersøkelsen)\*\*\*

Formål	Bilfører	Kollektivreisende
Arbeid/skole	32	59
Reise i arbeid	12	6
Følge/hente barn	10	1
Følge/hente andre	4	-
Innkjøp dagligvarer	9	2
Andre innkjøp	5	4
Private ærend	6	5
Egen fritid	8	7
Annet	14	16
Sum	100	100
Antall	31 062	11 970

\*\*\* Signifikant for  $p < 0.001$ , kjikvadrattest

*Vedleggstabell 5.6: Reiser som bilfører og kollektivreisende etter kjønn. Oslo/Akershus 1990 (Etterundersøkelsen)\*\*\**

<b>Kjønn</b>	<b>Bilfører</b>	<b>Kollektivreisende</b>
Kvinne	40	59
Mann	60	41
Sum	100	100
Antall reiser	31 069	11 979

\*\*\* Signifikant for  $p < 0.001$ , kjikvadrattest

*Vedleggstabell 5.7: Reiser som bilfører og kollektivreisende etter yrkesstatus. Oslo/Akershus 1990 (Etterundersøkelsen)\*\*\**

<b>Yrkesstatus</b>	<b>Bilfører</b>	<b>Kollektivreisende</b>
Ufaglært arbeid	5	8
Fagarbeider	9	6
Underordnet funksjon	13	25
Fagfunksjonær	32	35
Overordnet stilling offentlig/privat	23	14
Eier av bedrift, inkludert jordbruk	6	1
Personer i fritt erverv	5	3
Annen stilling	8	9
Sum	101	101
Antall	26 453	8 218

\*\*\* Signifikant for  $p < 0.001$ , kjikvadrattest

*Vedleggstabell 5.8: Reiser som bilfører og kollektivreisende etter husholdningens brutto inntekt 1988. Oslo/Akershus 1990 (Etterundersøkelsen)\*\*\**

<b>Inntekt i 1000 kr</b>	<b>Bilfører</b>	<b>Kollektivreisende</b>
< 60	2	6
60 - 149	7	14
150 - 249	23	28
250 - 349	28	24
350 - 449	22	17
≥ 450	19	12
Sum	101	101
Antall	29 935	11 215

\*\*\* Signifikant for  $p < 0.001$ , kjikvadrattest

## Fotnoter

---

<sup>xxix</sup> Alltid tilgang til bil betyr at vedkommende har førerkort, at det fins minst en bil i husholdningen og at den kan disponeres når hun eller han måtte ønske det.

<sup>xxx</sup> For beskrivelse av undersøkelsene, se kapittel 2.

<sup>xxxi</sup> Den private bilen forutsetter imidlertid en infrastruktur som den enkelte ikke ville være i stand til å finansiere. Uten en kollektiv innsats og bruk av offentlige midler, ville privat bilbruk av noe omfang være en umulighet. Den trafikale infrastruktur er en del av de kollektive konsummidler (jfr Castells begrep i kapittel 3).

<sup>xxxii</sup> Undersøkelsen er beskrevet i kapittel 2.

<sup>xxxiii</sup> Faktoranalyse er en statistisk metode som brukes til å forenkle et datamateriale ved å redusere et sett av variable til færre hypotetiske, variable faktorer (Kim m fl 1978). Faktoranalysen tar som utgangspunkt at de målte variablene er lineære kombinasjoner av underliggende faktorer eller en slags latente variable eller egenskaper. Hensikten med analysen er å avdekke en eller flere slike underliggende faktorer som kan "forklare" sammenhengen mellom kombinasjoner av variabler. Analysemetoden kan brukes både eksplorerende, hypotesetestende og som et heuristisk hjelpemiddel (for eksempel for å finne fram til variable som bør utelukkes fordi de har sterke koplinger til flere variable). Forskerens utfordring er blant annet å gi en god og dekkende betegnelse på faktoren(e) som framkommer.

<sup>xxxiv</sup> De 33 holdningsspørsmålene er analysert med principal komponent-analyse og rotert etter Varimaxløsning (begge deler gis som default i SPSS-programmet). Resultatene er basert på den roterte faktorløsningen med ni faktorer som resulterte i en egenverdi over 1 (Kaisers kriterium). Samlet forklarer de ni faktorene 56, 4 prosent av den samlede variansen i materialet, noe som anses tilfredsstillende (Malhotra 1993). Førsøk med færre faktorer ga dårligere resultat og ble dermed forkastet. Koeffisientene vil ikke bli presentert i denne sammenhengen, men de er brukt for å sortere spørsmålene. Bare spørsmål med en koeffisientverdi på 0,40 eller høyere er brukt.



**Del III**  
**Hverdagslivets reiser i Oslo-området**



## 6. Moderniseringen av Oslo – forutsetningen for dagens aktiviteter og reiser

### 6.1 Innledning og problemstilling

Oslo, og til dels Akershus (for analyse av arbeidsreiser kapitlene 8 og 9), er den sosiale og romlige kontekst for de empiriske analysene som presenteres i avhandlingen. Oslo representerer den materielle strukturen og handlingsrommet som de daglige reiser skal forstås og tolkes i forhold til. Som diskutert i kapittel 3, er produksjon, reproduksjon og sirkulasjon sentrale begreper for forståelsen og analysen av bylivets organisering og hverdagslivets reiser.

Hvor arbeidsplasser, ulike servicetilbud og boliger lokaliseres, hvordan ulike områder bindes sammen med transport, og hvordan dette utvikles over tid, er derfor en viktig del av de materielle forutsetningene for byens sosiale liv. Byplanene uttrykker både eksplisitte og implisitte målsettinger om hvordan det sosiale liv skal organiseres i forhold til produksjon og reproduksjon. Transport-systemet er grunnlag for en del av det kollektive konsum. Hvordan dette planlegges (i den grad det skjer) og utbygges skaper ulike forutsetninger for kombinasjoner av for eksempel bolig og arbeid for forskjellige befolkningsgrupper. Endringer i lokalisering og tilgang på kollektive konsummidler betyr endrete betingelser for sosialt liv og aktiviteter.

Hensikten med dette kapitlet er å presentere utviklingen av disse materielle rammebetingelsene for dagens hverdagsliv og reiseaktivitet i Oslo.

Jeg vil i korte trekk skissere moderniseringen av Oslo, den by- og transportutviklingen som har skjedd i løpet av de siste knappe 100 år. De viktigste by- og transportplanene vil bli behandlet, og jeg vil knytte kommentarer til noen av de implisitte forutsetningene som lå i dem.

I og med at det er den planlagte by dette kapitlet dreier seg om, vil det være utviklingen av de romlige representasjoner, slik de kommer til uttrykk gjennom de dominerende offentlige interessers planer (jfr Lefebvre 3.5.2), som er hovedanliggende i dette kapitlet. Jeg vil også diskutere det idémessige grunnlaget for noen av disse planene, og peke på noen konsekvenser de har for ulike romlige praksisformer. På hvilken måte den romlige utviklingen får betydning for tilgjengelighet til, bruk av og kontroll over rommet for kvinner og menn, kommer jeg tilbake til i de kommende kapitlene.

## 6.2 Oslos moderne byplaner

Oslo fikk sin første oversiktsplan eller generalplan (den første i landet) i 1929 (Engelstad m fl 1977). De tidligere planene hadde stort sett dreid seg om sektorielle forslag av bygningstekniske, sunnhetsmessige eller liknende karakter. Byplanen som kom i 1912 omfattet bare vegplanlegging og tok i liten grad opp arealbruken (Hanssen og Oslo bys vel 1987).

Tiårene før århundreskiftet hadde byggeaktiviteten vært stor. Områder som for eksempel Grünerløkka, i den østre delen av byen, ble bygget i denne perioden, mens boliger for de mer bemidlede klasser ble bygget på vestkanten (Frogner, Homansbyen, Uranienborg). Etter byggekrakket i 1899 og fram til første verdenskrig var byggeaktiviteten lav. Med kommunalt initiativ ble Ullevål hageby, Lindern og Tøyen hageby samt en del andre områder i den nordlige delen av byen bygget fra omkring 1920-åra.

Generalplanen fra 1929 og videreføringen med ny generalplan i 1934, som også gjaldt nabokommunene, Aker og Bærum, la opp til en sonedeling og en mer eller mindre konsentrisk utvikling av byen med avtakende utnyttelse utover. Sone- delingen skulle skille boliger fra arbeidsplasser og gi rekreative friluftsområder. Transportårene skulle binde funksjonene og områdene sammen.

Gjennom soneinndelingen, med sine ulike funksjoner, ble byen betraktet som en organisk enhet. Tankegangen om byorganismen er analog til Chicagoskolens byøkologiske teoretiske utgangspunkt. Forestillingen om at en konsentrisk sone- deling som utgikk fra det “problematiske og kaotiske” sentrum var en naturlig og riktig løsning på storbyenes problemer, er felles. Tanken var at den funksjonelle soneinndelingen skulle beskytte mot de problemene industrien og trafikken skapte. Byen som organisme og den byøkologiske tankegang som karakteriserte Chicagoskolen, var den idémessige basis for denne generalplanen.

Datidens sosialt engasjerte og funksjonalistisk orienterte arkitekter kritiserte imidlertid planen for ikke å gå langt nok i retning av boligstrøksreguleringer, dvs totalsaneringer, som var vanlig ellers i Europa på den tiden, og en enda sterkere konsentrasjon av industrien (Plan nr 3 1935). Deres utgangspunkt var funksjona- lismens rasjonalitetstankegang – at byen og byområdene skulle planlegges ut fra en klar oppdeling i separate områder etter funksjon. Deres politiske program besto blant annet i å bedre arbeiderklassens boligforhold, som det på denne tiden var et stort behov for (Kjeldstadli 1990). De sosiale konsekvensene av rene boligområder (sovebyer) og økende avstander mellom bolig og arbeid var ikke til debatt.

Funksjonalismens formål var å gi folk gode, sunne og enkle boliger, rensset for all ornamentikk og overflødig utsmykninger (Berndt m fl 1971). Den funksjonelle arkitekturen la vekt på industrisamfunnets krav om rasjonalitet. Boligplanleg- gingen og arkitekturen skulle avspeile de nye teknikker og de muligheter for standardisering som var knyttet til disse. Funksjonalismen angrep det “urasjo- nelle”, dvs det som ble ansett unødvendig for bygningens konstruksjon, og hyllet teknikken som uttrykk for rasjonell målrettethet. Den sveitsisk-franske arkitekten Le Corbusier var “hovedideologen”, og han postulerte maskinbyen på begyn- nelsen av 30-tallet, der det å bo, å arbeide, forflytte seg og å rekreatere seg skulle ha sine bestemte sfærer og fysiske områder (Berndt m fl 1971).



Det formålsrasjonelle gjennomsyret funksjonalismens tankegang, noe som betydde klar atskillelse mellom det som foregikk på arbeidet og det som foregikk i hjemmet. Det var fornuftig å gjøre en ting av gangen (Østerberg 1986).

I funksjonalismens idealtypiske skjema så man blant annet bort fra at det også foregår (hus)arbeid der man bor. For kvinner mer enn for menn kombineres gjøremålene. Man arbeider også der man bor, og en reise kan ha flere formål.

I Corbusiers framtidstvisjoner om den nye by – *La ville radiuese* – foreslo han gigantblokker som skulle inneholde det meste folk trengte. Man skulle slippe å reise på de overfylte metroene og kaste bort tid med å sitte og stå i kø. Alle skulle ha fire timers arbeidsdag, også hjemmearbeidende kvinner, husmødrene. Selv om han delvis ønsket kollektive løsninger på barnetilsyn og matservering, var det mest riktig at kvinner i hovedsak forble husmødre (med fire timers husarbeid). Ett av argumentene var at dette ville løse problemene med arbeidsløshet (Wilson 1991). Den futuristiske byvisjonen var basert på et tradisjonelt syn på forholdet mellom kjønnene.

### 6.3 Boligkooperasjonen og byutvidelse

Den kommunale innsatsen for å løse boligproblemet ble i begynnelsen av 1930-tallet kanalisert gjennom boligkooperasjonen (OBOS). Det første området som ble utbygd var Etterstad, som på den tiden lå utenfor bygrensen.

Lamellbygging var en av funksjonalismens idéer. Boligblokkene skulle plasseres parallelt. Mellom husene skulle det være vegetasjon, lys og luft. Noen av de første boligene bygd over denne lesten kom i vest – på Marienlyst. På østkanten ble Sinsenbyen utbygd av entreprenørselskapet Brødrene Johnsen. Med sin høye utnyttelse og relativt små leiligheter, kunne utbyggingen karakteriseres som spekulasjonsbyggeri.

Oslo fikk snart problemer med tomteknapphet. I 1948 ble byen utvidet ved at Aker kommune ble innlemmet i Oslo. Byutvidelsen betydde behov for en fornyelse av de eksisterende arealplaner. Det nye planarbeidet resulterte i en generalplan i 1950, som hadde en annen idébasis enn generalplanen fra 1934. Utbyggingen av de nye drabantbyene etter krigen baserte seg i hovedsak på denne. Planen fra 1950 la opp til en utforming av boligområdene basert på tankegangen om sub-sentre. Lokale sentre, med butikker og kollektive trafikkknutepunkter, skulle omgis av boligbebyggelse, og friarealer skulle skille mellom de ulike områdene. Tanken var at subsentrene dels skulle være selvforsynte med servicetilbud og til en viss grad også med arbeidsplasser. Arbeidsplasser ble det imidlertid lite av. Idéinnholdet var arvegods fra Ebeneser Howards hagebytankegang<sup>1</sup>, men preget av funksjonalismen (idéer om lys og luft) samtidig som nabolagsidéer også påvirket utviklingen av de nye drabantbyene (Oslo kommune, boligrådet 1962). Planen fra 1950 bryter dermed helt med det konsentriske utbyggingsprinsippet fra 1934.

Utbyggingen skjedde først og fremst i Groruddalen, med både bolig- og industriutbygging, men også rundt Østensjøen (Østensjøbyen). Lambertseter var den første ferdigstilte drabantbyen fra 1951. En av forutsetningene for planen var

byggingen av et kollektivtilbud med T-banen som hovedstammen. Privatbilen var av underordnet betydning på 50-tallet i Norge.

Funksjonsdelingen ga storbyen en tidkrevende struktur. Den ble bestående av en rekke enbruksområder, relativt spredt lokalisert, som måtte bindes sammen med transport. Funksjoner som å bo, arbeide, handle, rekreatere og forlyste seg fikk hver sine områder. Strukturen stiller store krav til den som skal gjennomføre et daglig aktivitetsprogram bestående av flere ulike typer oppgaver.

Innenfor den enkelte familie var det i etterkrigstidens Norge få gifte kvinner som hadde lønnsarbeid, derfor kunne det også aksepteres at arbeidsreisene ble relativt lange i forhold til det de hadde vært i mellomkrigstida. Kvinnene hadde et klart hovedansvar for det som foregikk innenfor familien, mens mannen brakte pengene hjem til familien. 50-åra var glansperioden for den hjemmeværende husmoren. Helt fram til 60-åra hadde bare en svært liten andel av de gifte kvinnene i Norge inntektsgivende arbeid som viktigste kilde til livsopphold (Ljones 1984).

Den nye drabantbykulturen i Oslo, som kanskje best er skildret på film og i litteratur (for eksempel *Støv på hjernen* og Tove Nielsens *Skyskraperengler*), var preget av en blanding av innflyttere både fra sentrale byområder som var blitt totalsanert (Ramsøy 1967) og fra ulike deler av landet for øvrig. Kvinner og barn dominerte områdene på dagtid. Amerikanske forskere snakker om maskuline byer og feminine drabantbyer for å karakterisere kjønningjoringen av det urbane rom (Saegert 1980, Weisman 1992, jfr 3.5.3).

De første drabantbyområdene fins, til dels uforandret, og flere har blitt bygd over nesten samme lest. Kvinnenes forhold både til produksjon og reproduksjon har imidlertid fullstendig endret karakter. I Oslo har omtrent 70 prosent av kvinnene i dag lønnsarbeid, og det er en utvikling mot flere heltidsarbeidende. I 1980 hadde 62 prosent heltidsarbeid (30 timer pr uke eller mer), i 1990 var andelen økt til 75 prosent (SSB 1981 og SSB 1992b).

## 6.4 Byvekst i ytterområdene

Selv om det ble lagt fram en omfattende saneringsplan for de indre deler av byen i 1955, var det først og fremst i de ytre byområdene at nybyggingen foregikk. Den gamle trehusbebyggelsen i Ruseløkka, Pipervika og deler av Vika var allerede revet. Sentrale boligområder hadde måttet vike for mer profitabel bruk av tomtegrunnen. Totalsaneringsprosjektene som ble foreslått fra slutten av 30-tallet til slutten av 40-tallet ble bare i liten grad gjennomført (Oslo kommune 1955, Engelstad m fl 1977).

I 1965 ble det lagt fram en transportanalyse for Oslo-området (Oslo byplankontor 1965). Analysen bar preg av en sterk vekstoptimisme og en positiv holdning til bilen som premissleverandør for byutviklingen. Forslagene innebar en omfattende vegutbygging med tanke på en høy forventet biløkning, med blant annet motorveg gjennom sentrum. Planen foreslo et byutviklingsalternativ som besto av en reduksjon av arbeidsplasskonsentrasjonen i de indre bydeler samtidig med en bolig- og arbeidsplassvekst i regionens sørlige deler. Folketallet i indre bydeler skulle økes. Byplanprinsippet, som ble kalt "maksimal balanse", ble vedtatt av bystyret i 1967,

og ble fulgt opp i Soneplanen fra 1973 (Oslo byplankontor 1973). Problemet for Oslo kommune på denne tiden, var at befolkningen flyttet ut av indre bydeler og delvis ut av kommunen. Befolkningstallet gikk ned og dermed også antallet skattebetalere. Industrien forsvant fra de indre bydeler og kommunen hadde få erstatningstomter av tilstrekkelig størrelse å tilby. Økningen i arbeidsplasser skjedde i de tjenesteytende næringer.

Mangel på kommunal styring av næringsetableringer ble poengtert i den første kommuneplanen for 1976–1985 som kom i 1975 (Oslo kommune 1975). Planen skulle gi et samlet bilde av kommunens virksomhet. De viktigste overordnede prinsippene var vern av Marka<sup>2</sup> og tyngdeforskyvning av byveksten mot vestlige og sørlige bydeler.

Utbyggingen av de ytre nordlige og østlige områdene ble etterfulgt av de sørlige områdene, med søndre Nordstand som det siste store sammenhengende området. Boligkooperasjonen har vært byggherre for de store østlige og sørlige utbyggingsområdene. Det betyr at eiendomsforholdene i disse områdene er ganske homogene i forhold til andre områder av byen.

Den moderne byutviklingen har hatt som konsekvens at befolkningen i de indre bydeler har blitt redusert, mens den har økt i de ytre bydeler. Før byutvidelsen i 1948 hadde Oslo, som omtrent tilsvarte nåværende indre soner, i overkant av 300 000 innbyggere (Oslo kommune 1987a). Førti år senere var innbyggertallet i dette området redusert til omtrent en tredjedel, mens de ytre bydeler hadde i overkant av 300 000. Samtidig har befolkningen i Akershus blitt fordoblet. Veksten har vært sterkest i Oslos nabokommuner. Den urbane befolkningen har dermed blitt spredt over et mye større område. Fra 1986 har befolkningstallet i Oslo igjen begynt å øke (Oslo kommune 1993).

I grove trekk er boligbebyggelsen innenfor Oslos ytre bydeler (soner) nyere i øst og sør enn den er i nord og vest. En større del av boligkooperasjonens boliger og dermed flerfamiliehus i form av blokkbebyggelse befinner seg i øst og sør enn i nord og vest. Som jeg kommer inn på senere, har dette betydning også for byens sosiale inndeling.

## 6.5 Arbeidsplassenes lokalisering

Rundt århundreskiftet var Oslos store industriarbeidsplasser konsentrert i sentrum og langs Akerselva, fra Grønland og oppover mot Nydalen. Fyrstikkfabrikkene var lokalisert en del lenger øst. Industriell produksjon fantes også i vest, utenfor byens grenser. Arbeiderne bodde først og fremst på østsiden av sentrum og i de nordlige delene av byen. Arbeidsfolk fant en ellers spredt over hele byen. De som bodde på vestkanten var oftere tjenestejenter, portnere og enn industriarbeidere (Kjeldstadli 1990). Etter hvert som trikken ble utbygd rundt århundreskiftet og sykkelene vanlig, kunne også arbeidsreisene bli lengre.

Oslo har etter hvert fått en næringsstruktur preget av tjeneste- og kunnskapsproduksjon. Industrien, som var et viktig næringsområde fram til 1960-årene, har i løpet av de siste tiår fått stadig mindre omfang. Andel sysselsatte i bergverk og industri var nærmere 30 prosent i begynnelsen av 60-tallet, mens den i 1991 var sunket til om lag 10 prosent (SSB 1969, SSB 1992b). Den konsentrerte industri-

produksjonen langs Akerselva – fra Grønland og opp til Nydalen – har blitt nedlagt. Tradisjonsrike bedrifter som Akers mekaniske verksted, sentralt beliggende ved havna, er omgjort til en blanding av fornøylesområde med kaféer, kino, teater, restauranter og klubber, boliger for de bedrestilte og forretninger av ulike slag.

Som hovedstad bærer Oslo preg av å være en administrasjonsby, både for statlige og kommunale oppgaver. Det betyr en stor mengde offentlig ansatte, ca 100 000 i stat og kommune til sammen (Hjorthol og Nielsen 1988, Oslo kommune 1993). Hovedkontorene til en rekke av større norske bedrifter er sentralt plassert i Oslo. Store offentlige institusjoner og private bedrifter betyr også et marked for konsulenttjenster av alle slag. Vestover, langs hovedåren, som blant annet fører til flyplassen, er det etablert ulike typer konsulentfirma, hovedsakelig av teknisk karakter (Hanssen 1993).

Arbeidsplasslokaliseringen er skjev. Industrikonsentrasjonen fins i øst, mens kontor, handel og tjenesteytende næringer har en større konsentrasjon i sentrum og vest. De sørlige byområdene har et større underskudd på arbeidsplasser enn andre områder av byen. Fra 1970 til 1986 har det vært en nedgang i antall arbeidsplasser i indre bydeler (sentrum og indre soner) fra ca 212 000 til ca 205 000 (Oslo kommune 1987b). I samme periode har antall arbeidsplasser i ytre bydeler økt fra ca 80 000 til ca 110 000 og i Akershus fra ca 85 000 til 135 000. Økningen i Akershus har vært særlig sterk i vestkommunene. Nedgangen i de indre bydeler og økningen i de ytre byområdene og i nabokommunene har betydd en geografisk spredning av arbeidsplassene som er lite heldig med tanke på bruk av kollektive reisemåter. Erfaring viser at bilbruken på arbeidsreisene øker med arbeidsplassens avstand fra sentrum (Solheim 1988). Det har ikke bare med mangel på kollektivtransport, men kanskje vel så mye med tilgangen på gratis parkeringsplasser (Hanssen 1993, Solheim 1988).

Utviklingen som har skjedd i Oslo, i likhet med svært mange andre vestlige byer, er både en endring i næringsstrukturen og en spredning av arbeidsplassene. Det er ikke lenger masseproduksjon knyttet til samlebånd som preger produksjonslivet. Gjennom 70-tallet kom også kvinnene for full fart inn på arbeidsmarkedet, mange som deltidsarbeidende. Ny åpningslov i 1985 markerte en mer fleksibel holdning til tidsorganisering i samfunnet (Aarak 1987).

## 6.6 Vegnett og kollektivt transporttilbud

Den første rutegående kollektivtrafikk i Oslo begynte i 1875 i form av hesteporvogn. I 1894 startet et konkurrerende selskap med tilbud om elektriske sporvogn – trikken – for øvrig den første i Norden. Trikken ekspanderte raskt, og det var flere selskaper inne i bildet. Trikken ga rimelig massetransport, selv om de fattigste gikk. Prisen pr tur tilsvarte det en liter skummet melk kostet (Kjeldstadli 1990). På arbeidertogene mellom fem og sju om morgenen var det halv pris. Billigbillettene ble imidlertid borte i 1919. Trikken bidro til at bostedene kunne velges lenger unna arbeidsplassen. I 1924 ble sporvognselskapene slått sammen til det kommunalt kontrollerte A/S Kristiania Sporveier (A/S Oslo Sporveier fra 1925). Selskapet hadde opp mot 20 forskjellige linjer på det meste (på 50-tallet).

Etter hvert kom busslinjer og trolley-bussene (1940–68). I tillegg fantes de vestlige forstadsbanene, drevet av A/S Holmenkollbanen, som ble etablert i 1896.

Generalplanen fra 1934 skisserte et gate- og vegsystem basert på rutenett i de indre bydeler og ringveger som skulle lede gjennomgangstrafikken rundt. Grunnlaget for Store ringvei ble lagt i denne planen. Allerede på trettitallet oppsto de første antydninger til konflikt mellom bilen og kollektivtrafikken (Kjeldstadli 1990). Bilen hadde så smått begynt å bli synlig i bybildet i begynnelsen av århundret, og på trettitallet klaget bileierne over trikken som vanskeliggjorde deres framkommelighet. Bygging av forstadsbanene startet allerede i 1898 med privat utbygging av Holmenkollbanen. Utbyggingen var sterkest i de vestre områdene av Aker (banene krysset bygrensen). I øst og sør fantes bare Ekebergbanen og Østensjøbanen. I forbindelse med utbyggingen av Lambertseter fikk området en trikkelinje i 1957.

I 1954 ble det vedtatt å bygge T-bane, og i 1966 ble den første, Lambertseterbanen, satt i drift. Til sammen er det fire T-banelinjer, alle i de østlige deler av byen. I 1995 ble de østlige T-banelinjene forbundet med de vestlige forstadsbanene, slik at banesystemene er radielt gjennomgående.

Transportanalysen fra 1965, hadde som tidligere nevnt, som ambisjon å møte den voksende bilismen. Bymotorveger og vekstideologi preget planleggingen. Planene for de sentrale byområder ble imidlertid ikke gjennomført. I 1973 kom gatebruksplanen for indre sone. Gatebruksplanen, som var trafikkdelen av soneplanen, gikk inn for et differensiert vegsystem. De visjonære motorvegplanene fra transportanalysen var til dels forlatt, og gatebruksplanen baserte seg på løsninger innenfor det eksisterende vegnett og forsøk på en styring av fordelingen mellom bil og kollektivtransport. Holdning til bilbruk hadde endret seg i forhold til hva som ble presentert i 65-analysen. Det ble i stedet satset på å gjøre de indre boligområdene mer attraktive for dem som bodde der gjennom trafikksaneringer, bygging av gatetun m v.

For å finansiere nye vegprosjekter som Fjellinjen (tunnel under sentrale deler av byen), Granfosstunnelen på Ringveien, utbygging av planfrie kryss på Ringveien, Ekeberg tunnelen m v, ble bompengebetaling i Oslo innført i 1990 (Hjorthol og Larsen 1991). Med en årlig inntekt på ca 600 mill kr har det, etter politisk diskusjon, også blitt avsatt en del midler til investering i kollektivtransporten.

Transporttilbudet varierer klart mellom bydelene. Ved hjelp av trafikkfordelingsmodellen *EMME*, er kollektivtilbudet til sentrum fra alle bydelene og mellom de ulike bydelene beregnet<sup>3</sup>. Det er to faktorer som er undersøkt, reisetid og antall overganger som er nødvendig for å komme fra én bydel til en annen. Reisetiden (kjøretiden) fra de ulike sonene eller bydelene til sentrum varierer fra ca 22 minutter i sør til ca 8 minutter i indre sone vest. Dette har først og fremst med avstand å gjøre. Men det viser seg at av de ytre bydeler har den sørlige gjennomsnittlig lengst reisetid til andre bydeler. Sammen med den ytterste vestlige bydelen har befolkningen i disse bydelene i gjennomsnitt flest overganger mellom transportmidler. Det er både enklere, i betydningen få overganger, og raskere å reise fra de ytre østlige deler av byen, dvs fra de områdene som har T-banetilnytning, enn fra andre bydeler. Innenfor de enkelte bydeler vil selvfølgelig variasjonen være stor. Generelt er det imidlertid slik at bosatte i sentrum og indre

soner har den beste kollektive tilgjengelighet til andre bydeler. Dette har i første rekke sammenheng med at kollektivtilbudet har en sentrumsrettet orientering, og at mange av transportmidlene møtes i eller krysser gjennom sentrum.

Både kollektivtransport og veg- og gatenettet utgjør en svært viktig del av det som Castells kaller de kollektive konsummidler. Den samfunnsmessige utbyggingen av transportsystemene er basis for spredningen av produksjonen og reproduksjonen, ved at det muliggjør frakt både av varer og personer.

## 6.7 Østkant og vestkant

Oslo framstår, i likhet med mange andre større byer, som et sosialt segregert bysamfunn, med en geografisk skjev fordeling av ulike befolkningsgrupper. Gabriel Øidnes (1973) bok *Østkant og vestkant i Oslos politiske historie* viser at den klassesdelte byen har vært ganske stabil opp gjennom dette århundret<sup>4</sup>.

Rundt århundreskiftet var Kristiania mer tydelig klassesdelt enn København, som hadde en jevnere inntektsfordeling og bedre boligforhold for arbeidere. Det var også relativt færre som holdt tjenere (Kjeldstadli 1990). Skillet mellom østkant og vestkant i Kristiania var et skille mellom to verdener. De hadde både hver sine kommunale institusjoner og butikkstrøk.

Konsentrasjonen av lavinntektsgrupper til de østlige deler av Oslos indre sone er fremdeles like aktuell i dag som den var for hundre år siden, med unntak av noen mindre enklaver, som for eksempel Rodeløkka og Kampen, tradisjonelle arbeiderstrøk som har blitt rehabilitert, og hvor den "kulturelle" middelklasse har satt sitt preg. Gjennom bydelsordningen har øst og vest også i dag ulike kommunale institusjoner som helsetjeneste m v. Den største forskjellen mellom dagens og gårsdagens innbyggere på østkanten er antakelig deres etniske bakgrunn. Mens beboerne for hundre år tilbake stammet fra østlandsbygdene (Gjesdal Christensen 1972), har opp mot 20 prosent av dagens østkantboere sine røtter i asiatiske land (Hagen m fl 1994). Det er tendenser både til "gentrifisering"<sup>5</sup> og til ghettodannelser i de opprinnelige arbeiderklassebydelene.

Data fra etterundersøkelsen 1990 (se kapittel 2) viser hvilke sosiodemografiske og ressursmessige forskjeller som fins mellom bydelene.

Tabell 6.1: Andeler i befolkningen med noen sosiodemografiske og ressursmessige kjennetegn fordelt på bydeler<sup>6</sup> i Oslo 1990. Prosent

Andel med ulike kjennetegn	Sentrum	Indre by vest	Indre by øst	Ytre by vest/nord	Groruddalen	Ytre by sør/øst
Enslige***	34	37	36	22	20	15
Par m/barn <13 år***	17	14	16	24	21	23
Arbeidere***	27	18	27	16	27	22
Høyere funksj/selvst***	27	33	21	33	18	25
Husholdsinntekt 450 000***	8	13	5	21	7	13
To eller flere biler	4	11	9	26	18	22
Antall	77	1717	848	3255	3267	2753

\*\*\* Signifikant for  $p < 0.001$ , kji kvadrat-test

Sentrum og de indre bydelene er preget av en relativt stor andel enslige, opp mot 40 prosent, og en liten andel familier med barn, rundt 15 prosent. I de ytre bydeler er forholdet mellom disse to gruppene jevnere. De sørlige og østlige deler av den ytre by har lavest andel enslige. Disse områdene inneholder de nyeste boligfeltene med en bebyggelsesstruktur og en boligstørrelse mer beregnet på familier enn på enslige.

Det er en overvekt av høyere funksjonærer/selvstendige i vestlige bydeler, både indre og ytre. Andelen arbeidere er høyest i indre by øst og i Groruddalen. I sentrum er andelen omtrent like store. Dette har sammenheng med at de østlige og vestlige deler av sentrum er slått sammen til en kategori og inneholder dermed store variasjoner både i boligstandard og befolkningssammensetning. Samtidig er det få som bor i denne bydelen og få i utvalget, noe som betyr større usikkerhet i data.

De sørøstlige deler av ytre by har en mer sammensatt befolkning enn de andre ytre bydelene. Deler av Nordstrand har tradisjonelt tilhørt "middelklassen" (Øidne 1973). I Øidnes studie av sosial og politisk struktur i Oslo fra 1906 til 1969 skiller Nordstrand seg ut med en lavere andel avgitte sosialistiske stemmer ved valgene og høyere andel funksjonærer og selvstendig næringsdrivende enn de andre østlige og sørlige ytterområdene. Siden 1969, som er siste analyseår i Øidnes studie, har det foregått en stor utbygging og en tilsvarende innflytting til tilgrensende områder, Nordseter og Søndre Nordstrand. Sett under ett har det sørøstlige området en mer variert befolkningssammensetning enn for eksempel Groruddalen.

Inntektsfordelingen viser også klare bydelsforskjeller. Skillet mellom øst og vest er tydelig for husholdinntekter på kr 450 000 (brutto 1989) eller høyere. I ytre by vest og nord har mer enn en femtedel en inntekt på dette nivået. Til sammenlikning er det ikke mer enn 7 prosent i Groruddalen med tilsvarende inntekt. Beboerne i de sørøstlige ytre bydelene kommer i en mellomposisjon hva angår inntekt.

Sammenstillingen av disse kjennetegnene ved befolkningen i de ulike bydelene viser at det er klare forskjeller både med hensyn til demografisk sammensetning og ressurstilgang. Østkant- vestkant dimensjonen har fremdeles gyldighet, selv om variasjonene er noe større enn de var ved århundreskiftet.

## **6.8 Fra en kompakt til en spredt urban struktur**

Forholdet mellom produksjon, reproduksjon og konsum, den fysiske lokalisering av arbeidsplasser, boliger og servicetilbud legger det fysiske-materielle grunnlaget for befolkningens reiser og også aktivitetsmønstre. Som vist, har det foregått en spredning både av arbeidsplasser og boliger, og dermed også av en del av service-tilbudet. I tillegg er det etablert flere bilbaserte kjøpesentre i de ytre byområdene og dels over bygrensene, i nabokommuner (Holsen 1993).

Det har skjedd en utvikling fra en kompakt til en spredt urban struktur, som dels har vært planlagt og dels vært et resultat av økt tilgang på transport, både privat og kollektiv. Det betyr at de sentrale bydelene har fått en svekket betydning både som bolig- og arbeidsplassområde og at avstanden mellom ulike typer av "tilbud" har økt betraktelig. Samtidig er det store forskjeller i tilgjengelighet mellom ulike bydeler til resten av byen som et resultat av ulikhet i tilbudet på kollektive transportmidler.

Dette betyr at muligheten til bruk, tilgjengelighet og kontroll gjennom sin romlige praksis vil variere mellom ulike sosiale grupper både etter hvilken ressurstilgang og hvilke daglige bindinger både tidsmessige og romlige de har.

Dette blir hovedproblemstillingene i de påfølgende empiriske kapitlene.



## Fotnoter

---

<sup>1</sup> Howard (i boka *Garden Cities of Tomorrow* fra 1902) ville kombinere de gode sidene ved byen med landlige kvaliteter. Det lå antakelig også en politisk/pedagogisk idé i bakgrunnen. Å spre arbeiderne og gjøre dem beskjeftiget med hagearbeid, ville holde dem borte fra politisk truende fagforeningsvirksomhet i disse urolige tidene. Elizabeth Wilson sier det slik: "*The working classes were to be harmonised with and reconciled to the middle classes by becoming in effect a reduced copy of them* (1991:104). Sentralt i Howards ideer om hagebyens forening av by og land var også forskjellen mellom kvinner og menn, som han brukte metaforisk. "*Human society and the beauty of nature were ment to be enjoyed together. As man and woman by their varied gifts and faculties supplement each other, so should town and country. The town is the symbol of society ... of science, art, culture, religion ... The country is the symbol of God's love and care for man ... We are fed by it, clothed by it, and by it we are warmed and sheltered. On its bosom we rest ... Town and country must be married.*" (Howard 1948:49 sitert etter Wilson 1991:102).

De første hagebyene Letchworth and Welwyn i England ble bygd ut fra Howards idéer. Boligstandarden ble høyere enn det man fant inne i storbyen der innflytterne kom fra, men det var ofte lang veg til butikker og annen service. Kvinnene følte seg isolert i disse områdene. Den landlige idyllen og det idealiserte familielivet kunne ikke veie opp for det til dels ensformige sosiale liv. Også i USA utviklet det suburbane liv seg fra 1920-tallet. Begrepet *lonelyville* forteller om kvinner i "eksil", mens ektemannen pendlet inn til arbeidet i byens sentrum (Scharff 1988).

<sup>2</sup> Marka er en fellesbetegnelse for friluftsområdene i Østmarka, Lillomarka og Nordmarka. Markagrensen er en del av Oslos generalplan, og er et kompromiss mellom behovet for utbyggingsarealer og ønsket om å bevare friområdene i øst og nord mest mulig urørt.

<sup>3</sup> Beregningen er basert på data fra før-/etterundersøkelsen knyttet til innføring av bompengeringen i 1990. Det er brukt en finere inndeling av byen enn det som ellers gjennomgående brukes. Oslo er her delt inn i 11 områder. Områdeinndelingen er vist på sonekart for Oslo, vedlegg 1.

<sup>4</sup> Hans analyser varer fram til 1969 (Øidne 1973).

<sup>5</sup> *Gentrification* er en betegnelse på at høyinntekts- eller høystatusgrupper flytter inn i områder som tidligere har vært bebodd av lavstatusgrupper. Omfanget av gentrification i Oslo er det, så vidt jeg vet, ikke gjort noen studier av.

<sup>6</sup> Inndelingen er en forenklet inndeling av de ytre bydeler i forhold til det som er brukt i trafikkfordelingsmodellen EMME tidligere i kapitlet. Ytre by vest består av områdene 4,7, og 8, Groruddalen av 5 og 9, ytre by sør/øst av 6, 10 og 11.

## 7. Reisens plass i hverdagslivet

### 7.1 Innledning og problemstilling

Den urbane konteksten for analysen av hverdagslivets reiser viser en romlig struktur som over tid har utviklet seg fra den kompakte til den spredte by. Den fysiske spredte lokaliseringen av bolig, arbeid, rekreasjon og underholdning, høy yrkesdeltakelse blant kvinner og menn og en konsumorientering av barns og ungdoms fritid, betyr en tidsmessig og romlig spredning av både den enkeltes og familienes hverdagsliv. Det betyr også at det stilles krav til koordineringen av tid og rom-strukturene av hverdagslivet for den enkelte og for en hel husholdning. Bilen, sykkelen og det kollektive transportsystemet blir redskaper som brukes for å håndtere sammenknyttingen av hverdagslivets gjøremål og aktiviteter.

De romlige strukturene og de samfunnsmessige tidsstrukturene uttrykkes gjennom hverdagslivets praksis og i denne sammenhengen gjennom de daglige reisene. Samspillet mellom praksis og struktur betyr at de romlige og tidsmessige dimensjonene både legger føringer på og påvirkes av hverdagslivets praksis.

Våre hverdagslige aktiviteter er bundet i våre egne erfaringer, og de skaper mønstre av handlinger som til en viss grad stivner i rutiner og vaner. På den måten kan hverdagslivet virke konserverende og framstå som noe stabilt og trygt. Men det peker også framover – ikke bare ved at det er gjentakende og at det ligger en viss trygghet i det, men fordi hverdagslivets aktiviteter er byggestenene for utviklingen av livsløpet. Temporaliteten indikerer også endring, både ved at mennesker selv går gjennom livsfaser med ulike hverdagslige krav og fordi de ytre betingelsene for handling endres over tid. Forholdet mellom bolig og arbeid, som er “basisstedene” for mange av hverdagslivets gjøremål, endrer seg for de fleste opp gjennom livsløpet og krever at vaner endres. Barn i husholdningen og barns alder legger bestemte føringer på hvordan hverdagslivet vil arte seg for alle familiemedlemmer.

For mange betyr hverdagslivet et spill mellom flere personer som skal tilpasse sine gjøremål innenfor en fysisk struktur. De inngår i et nettverk av sosiale og materielle relasjoner. Innenfor en familie betyr dette at oppgaver må allokere, blant annet ut fra et tid/rom-perspektiv og de materielle hjelpemidlene – i dette tilfellet transportmidlene – må også fordeles.

I dette kapitlet skal jeg undersøke i hvilken grad det er forskjeller mellom kvinner og menn når det gjelder de ulike reisenes hensikter og formål og dermed tidsorganisering, reisenes romlige struktur og hvilken reisemåte eller transportmidler som brukes. For hvilke formål er det man reiser? Hva slags reiser er det? Hvor komplekse er de daglige reisene? Er det mange gjøremål som kjedes sammen, eller er det enklere aktivitetsmønstre som framtrer?

Hvordan er kvinners og menns romlige sosiale praksis innenfor denne felles materielle strukturen? Som jeg beskrev i det forrige kapitlet, er de romlige

representasjoner (se også avsnitt 3.5.2) uttrykt gjennom by- og trafikkplaner, manifestert i produksjon av rom ved utbygging av infrastruktur og boliger, kontrollert for eksempel gjennom soneregulering, tilegnet ved å gi ulike interesser mulighet til eiendomskjøp og tilrettelagt for noen aktiviteters tilgjengelighet framfor andre. Det er henholdsvis kvinners og menns hverdagspraksis som ses i relasjon til disse strukturene.

I reisevaneforskningen analyseres reisene som regel enkeltvis. Skal man få en forståelse av hva slags reisemønstre ulike befolkningsgrupper har, bør reisene over dagen ses i sammenheng. Det er en allmenn oppfatning at dagens moderne bymennesker har svært komplekse hverdagsliv og dermed også tilsvarende reisemønstre. I sammenheng med denne oppfatningen hevdes det at bilen er helt nødvendig for å klare dette hverdagslivet. Hvilke forskjeller fins mellom kvinner og menn når det gjelder reisemønstrenes kompleksitet, og er det særlige kjennetegn ved kvinners og menns livssituasjon og ressurstilgang som kan forklare disse eventuelle forskjellene?

Med de miljøproblemer som reiser medfører, især med bil, diskuteres mulighetene for både å redusere reiseaktiviteten totalt (enten antall reiser eller reiselengden), overføre reiser fra bil til gange/sykkel og kollektive transportmidler eller å substituere reisene ved fjernarbeid eller annen bruk av informasjonsteknologi. Det hevdes blant annet at selv om reisebehovet reduseres, vil folk likevel reise av hensyn til aktiviteten i seg selv (oppsummert i Vilhelmson 1990). I denne sammenhengen er det av interesse å kjenne til hvordan hverdagslivets reiser oppleves av kvinner og menn og hvilke faktorer som påvirker opplevelsen av reisen i positiv eller negativ retning.

Jeg spør derfor hvilken betydning de daglige reisene har i kvinners og menns hverdagsliv. Hvordan oppfattes de? Betraktes de som en ekstra belastning i hverdagen, eller er det en aktivitet som oppleves å ha egenverdi? Hvordan opplever kvinner og menn denne romlige praksisen, og hvilken betydning har reisemåten for opplevelsen?

Før jeg diskuterer reisens plassering og betydning i hverdagslivet, skal jeg se nærmere på ulike definisjoner og teoretiske drøftinger av hverdagslivsbegrepet. Hvordan kan hverdagsliv avgrenses og defineres? Hvordan kommer de sosiale forhold mellom kvinner og menn fram i hverdagslivsteorier og hvordan kan de knyttes til de daglige reiser?

## 7.2 Teoretisk forståelse av hverdagsliv

### 7.2.1 Hverdagslivet som begrep

Hverdagslivet ble satt i fokus innen deler av samfunnsforskningen i 1970- og 80-åra. Det ble gjennomført flere store undersøkelser for å møte kunnskapsbehovet om fenomener med tilknytning til hverdagslivet – for eksempel tidsnyttigs-, levekårs- og boforholdsundersøkelsene. Søkelyset ble rettet mot hvilke aktiviteter ulike befolkningsgrupper hadde, fordeling av ressursene og hverdagslivets kontekst. Undersøkelsene var dels begrunnet i velferds- og fordelingspolitiske målsettinger, men også ut fra en viss interesse for å bruke hverdagslivets problem-

løsninger innenfor ulike sektorer av samfunnslivet, for eksempel helse- og sosialsektoren.

Hverdag og hverdagsliv er begreper som brukes innenfor samfunnsvitenskapen uten at de har klare eller entydige definisjoner. Det kan se ut til at hverdagsliv til en viss grad har erstattet begreper som lokalsamfunn, nærmiljø o l, uten at det nødvendigvis gir noen bedre forståelse. *Det nya vardagslivet* (Forskargruppen för det nya vardagslivet 1984) tar nettopp opp tema som har å gjøre med nærmiljø, uformell økonomi og forholdet mellom bolig og arbeid. Denne hverdagslivsforskningen har også et meget klart kvinneperspektiv. Forskergruppen mener at endringer i de sosiale og fysiske rammebetingelser i forholdet mellom produksjon og reproduksjon har skapt nye betingelser for især kvinners hverdagsliv (op cit).

Hjemmets økte betydning som livsprosjekt som systematiserer tiden og skaper orden i livet, identitet og tilhørighet, er i tråd med en hjemmebasert hverdagslivsførståelse (Gullestad 1989). Kvinneperspektivet i hverdagslivsforskningen har sammenheng med hvor vidt eller snevert hverdagsliv defineres. Begrenses hverdagslivet til å omhandle det som skjer i hjemmet og de nære omgivelser, er dette mer kvinners verden enn menns. Legges det større vekt på sosiale nettverk, uformell økonomi og slektskap, har dette også større relevans for kvinners enn for menns hverdag.

Siden jeg er opptatt av reisens betydning for hverdagslivet, kan jeg ikke begrense meg til å studere aktiviteter som foregår i hjemmet eller i boligområdet. Hverdagsliv uten å ta hensyn til lønnsarbeid og det som skjer i tilknytning til arbeidsplassen utelukker dessuten viktige deler av folks daglige virkelighet, både kvinners og menns. Lønnsarbeid er også innvevd i det som foregår i hjemmesfæren og i de nære omgivelser ved at arbeid tas med hjem, og hjemmet kan være utgangspunkt for lønnsarbeid. Det er viktig for den totale organiseringen av folks daglige aktiviteter. Arbeidsreisen kombineres for eksempel med henting av barn, innkjøp og fritidsaktiviteter. Mange av folks fritidssysler foregår utenfor både hjem og nærmiljø, men er likevel en del av hverdagslivet. Fritidsaktiviteter, vidt definert, skaper minst like mange reiser som lønnsarbeid gjør (Vibe og Hjorthol 1993). Det kan derfor være riktig å betrakte hverdagslivet som en kjede av aktiviteter som er avhengige av og innvevd i hverandre. Dette utgangspunktet er analogt til Wadels (1983) begrep om sysselsettingssystemer.

Transport står i en spesiell stilling, fordi den er en egen aktivitet samtidig som den er et hjelpemiddel til å gjennomføre andre aktiviteter. De daglige reisene er i all hovedsak ikke noe mål i seg selv. De kan forstås ut fra hva hvilke mål eller hensikter de har, hvilke gjøremål de er en forutsetning for. De knytter aktiviteter sammen, og de utgjør bindeledd mellom forskjellige arenaer og sfærer den enkelte opptrer i. Samtidig er de en aktivitet i seg selv som har et meningsinnhold, positivt eller negativt, som gir grunnlag for en opplevelse.

## 7.2.2 Hverdagslivet som aktiviteter og rutiner

Hverdagslivet er sammensatt av aktiviteter som over tid kan bli til vaner eller rutiner. Dette har flere teoretikere pekt på. Slike rutiner oppstår på ulike måter og kan ha forskjellige konsekvenser.

Henri Lefebvre (1971) legger vekt på de stadige gjentakelser og rutiner ved hverdagslivet, både innenfor arbeid og fritid, både sykliske og lineære repetisjoner. De sykliske er knyttet til menneskelivets og naturens prosesser, mens de lineære gjentakelser i større grad er knyttet til moderne produksjonsliv, hevder han.

Lefebvre knytter hverdagslivet og hverdagslivsbegrepet til det moderne samfunn, som ifølge ham mangler den helhetlige stil (*style*) som preget de tidligere samfunn. Selv om også disse samfunnene hadde sine ulike sosiale lag eller klasser, var det en helhet i samfunnet som ikke skilte det daglige liv fra for eksempel kunst og religion. Slik hverdagslivet framstår i dag, består det av løsrevne delsystemer som bindes sammen av språket, men dette kan fungere fremmedgjørende ved at det kun blir “retorikk og ornamentikk” (Lefebvre 1971:120).

Lefebvre deler hverdagslivets tilværelse inn i kontraktsfestet tid, fri tid og tvungen tid – og mener at det er den sistnevnte type tid som utgjør stadig mer av hverdagslivet og som gjør det kontrollert og fremmedgjørende. Stadig større deler av hverdagslivet omfattes av tvangsmessig tidsbruk. Det er først og fremst i denne “tvangstiden” at det rutinemessige og repeterende ligger.

Lefebvre (1991) tar utgangspunkt i den romlige organiseringen og separeringen av bolig og arbeid, av reproduksjon og produksjon. Utviklingen av dagens hverdagsliv knytter Lefebvre til utviklingen av den moderne by. Atskillelsen av bolig og arbeid, drabantbyutviklingen og bysentras utvikling fra blandete bolig-, industri- og handelsområder til arenaer for konsum og tjenesteyting mener han er grunnlaget for det moderne hverdagsliv.

Giddens (1981) hevder at hverdagslivet oppfattes som varigheten og bestandigheten (*durée*) av eksistensen fra dag til dag. Kontinuiteten i det daglige livet skapes gjennom rutinisering av praksis. Rutiner og gjentakelser er grunnlaget for vaner og måter å handle på som blant annet overføres fra foreldre til barn.

I et klassesdelt samfunn vil en stor del av rutinene etableres gjennom tradisjon, sier Giddens. Tradisjonene har et tidsmessig aspekt (de oppstår, varer ved og forsvinner – eventuelt). Det temporale reflekterer direkte en ontologisk trygghet (*ontological security*) som sikrer en normativ kontinuitet mellom “... *the durée of presence and the longue durée of established institutions*” (ibid: 152). Det som skaper mening i hverdagslivet og trygghet i tilværelsen er blant annet den basis som fins i tradisjonene og de trygge rutiner og vaner som de legger grunnlag for. I motsetning til Lefebvre, som knytter hverdagslivets rutiner til konsum og fremmedgjøring, betrakter Giddens hverdagslivets rutiner som grunnlag for eksistensiell trygghet.

Ifølge Giddens er det imidlertid tre forhold som den ontologiske tryggheten undermineres av. For det første at arbeidskraften blir en vare og et middel til å skape profitt for den som kjøper arbeidskraften, betyr tap av kontroll både over sin egen arbeidskraft og resultatet av arbeidet. Dette ødelegger en del av

“meningen” ved arbeid og virker fremmedgjørende. Det neste forholdet som er med på å underminere den ontologiske sikkerheten er transformasjonen av det som Giddens kaller *time-space paths* gjennom dagen. Dette skjer ved det romlige skillet mellom hjem og arbeid og den tidsmessige separering av arbeidstid og fritid eller privat tid. Atskillelsen i tid og rom fragmenterer hverdagslivet og splitter helheten. Det tredje aspektet har med varegjøring av det urbane rom. By og land atskilles, og byen mister kontakten med naturen – byen blir det skapte rom hvor de fleste mennesker i det kapitalistiske samfunn lever sine hverdagsliv.

Ved å splitte opp byen i funksjonsområder som må sammenbindes med transport, skapes det også mangel på sammenheng. Bilkjøring forsterker denne oppsplittingen, fordi hovedhensikten er å komme raskt fram langs veier og gater som i hovedsak går utenom de byområdene der aktiviteter foregår, som boligområder og sentrumsområder.

Giddens hevder at en må se på hverdagslivet som et historisk produkt, ikke som gitte eller eksistensielle betingelser som livet generelt sett leves ut fra. Han sier imidlertid også at det ikke er slik dagliglivet oppfattes av dem som lever det. Tid/rom-organiseringen av det dagliglivet som leves ser ut til (for dem som lever det) å være ribbet for både moral og rasjonelt innhold. Ifølge Giddens konfronteres enkeltmennesket med en rekke komplekse valgmuligheter uten at det gis noen hjelp til å finne det riktige alternativet (Giddens 1993). Nettopp derfor vil den ontologiske trygghet i det kapitalistiske samfunn være relativt skjør. Dagliglivet er så ensidig preget av vaner og rutiner at det mangler normativ forankring, ifølge Giddens.

### 7.2.3 Det materielle som formidler i hverdagslivet

Lefebvre legger vekt på den materielle delen av kulturen for forståelsen av hverdagslivet. Det kommer særlig til uttrykk gjennom det han kaller subsystemer eller delsystemer.

Betingelsene for å definere noe som et delsystem er: a) En avgrenset, spesifikk og spesialisert sosial aktivitet, spesifikke mål knyttet til denne aktiviteten og situasjoner betinget av forholdet mellom aktivitet (*social agent or subject; groups and individuals*) og mål som skaper en totalitet, b) Offentlige institusjoner og organisasjoner som legitimerer hverandre; organisasjonene brukes for å manipulere den sosiale aktiviteten, og c) Tekster som sikrer formidling av aktivitetene, deltakelse i de aktuelle handlingene og som opprettholder makt og autoritet for de aktuelle institusjoner/organisasjoner. Tekstene kan være koder, dokumenter, manualer eller illustrasjoner og litteratur, hvorfra teksten kan bli dedusert eller tolket (Lefebvre 1971:99).

Lefebvre nevner flere eksempler på slike subsystemer, blant annet moten og turismen. Han sier imidlertid at “.. *from the viewpoint of programmed everyday life, nothing can beat the motorcar*” (Lefebvre 1971:100). Bilen er “*the leading-object*” som påvirker og dirigerer atferd og handling innenfor ulike sfærer, fra økonomi til språk. Bilen er den som samfunnsmessig organiserer trafikken, den dominerer byplanleggingen, den har sine egne organisasjoner og sterke pressgrupper. For hverdagslivet er bilen ett av de viktigste subsystemer, fordi den i så stor grad påtvinger det sine handlingsimperativer. Den er ikke bare et materielt objekt med visse

tekniske fordeler, den skaper også hierarkier. Det åpenbare hierarki er knyttet til størrelse, styrke og pris. Biler leveres i alle varianter. Dette hierarkiet har klare analogier til sosiale hierarkier. Lefebvre mener at bilen også skaper et annet hierarki, som har med ferdighet (*performance*) eller utførelse å gjøre. Jeg vil hevde at dette sistnevnte hierarkiet har sterkere koplinger mot kjønnsforskjeller enn mot klasse- eller statusforskjeller (jfr kapittel 5).

Samtidig som bilen har praktisk betydning som transportmiddel, konsumeres den også som et symbol og som et substitutt – og det utvikles et eget språk og tegn (koder) knyttet til bilen (jfr kapittel 5).

Dorothy Smith (1987) legger også vekt på at hverdagslivet må forstås ut fra at det representerer en faktisk materiell kontekst – “... *an actual local and particular place in the world*”. Hverdagslivet har i tillegg til den sosiale organisasjon en viktig materiell og teknologisk komponent, sier hun. Smith peker også på maktforholdene som formidles gjennom hverdagslivet. Det skjer gjennom vanlige mediakanaler, men også gjennom de fysiske strukturer. Hun mener at det patriarkalske og kjønnsbetingete (*gendered*) samfunn ligger i de fleste materielle strukturer.

Den materielle siden ved hverdagslivet og hverdagslivets reiser knytter seg også til transportmidlene og de føringer som ligger i både den praktiske tilrettelegging for bruken av dem og de signaler og koder de inneholder eller gir uttrykk for.

#### 7.2.4 Hverdagsliv som nærmiljø og handlingsfelt

Både Giddens og Lefebvre knytter hverdagslivet til både produksjon og reproduksjon og dermed fysisk til bolig og arbeidsplass.

Agnes Heller (1984) avgrensner den romlige siden av hverdagslivet til det som foregår og gjøres i de nære omgivelser. Hun sier at hverdagslivet er den totalitet av handlinger som individet utfører for å reprodusere seg selv, noe som igjen er grunnlaget for den samfunnsmessige reproduksjon. Heller begrenser hverdagslivet først og fremst til boligområdet og nærmiljøet. Hun er imidlertid noe ambivalent til å plassere hverdagslivets handlinger bare til privatsfæren. Heller peker på at lønnet arbeid er en hverdagshandling for de fleste – at den ligger i skjæringspunktet mellom hverdagsliv og “systemet”. Hun mener at lønnsarbeid kan bli en overskridende kategori som binder hverdagen sammen med samfunnets produksjonsmåte. Dette kan tolkes slik at hun mener at mye av ens sosiale nettverk og daglige aktiviteter er knyttet til produksjonssfæren og at reproduksjon og produksjon derfor må ses i sammenheng.

Alfred Schütz (1975) hevder at det vesentligste trekk ved hverdagslivet er at det betraktes som gitt og at det i svært liten grad problematiseres. Vi oppfatter hverdagslivet som at det fins et allment *domène*, en verden, hvor vi kommuniserer, arbeider og lever våre liv. Vi antar at denne verden har en historie, en fortid og at den har en fremtid, og at den nåværende verden som vi befinner oss i er gitt for de fleste mennesker på omtrent den samme måten.

Han mener at individer orienterer seg i sitt hverdagsliv ut fra sin biografiske situasjon. Mennesker fortolker de historiske og kulturelle former avhengig av egen erfaring. Den enkelte ser og bestemmer hverdagslivet ut fra om forhold eller

situasjonen kan kontrolleres eller ikke. Hans begrep for hverdagsliv er livsverden. Schütz snakker om verden innenfor ens rekkevidde, som den enkeltes interesse og handlingsfelt. Verden innenfor rekkevidden består av den del av tilværelsen som kan nås av umiddelbare erfaringer. Verden ellers befinner seg utenfor hverdagslivets rekkevidde.

Schütz bruker begrepet handlingsfelt om den del av verden innenfor rekkevidden som kan påvirkes av handling: Dette handlingsfeltet deler han i to: det primære handlingsfelt, som nås uten spesielle hjelpemidler, og det sekundære handlingsfelt, hvis grenser bestemmes av samfunnets teknologiske nivå. Bilen og telefonen er eksempler på hjelpemidler som har utvidet grensene for det sekundære handlingsfelt (Cronberg 1986). Schütz tar utgangspunkt i at hvert individ har en relevansstruktur, hvor man velger og vraker mellom forskjellige alternativer. Individet velger ut fra hypoteser om framtiden og ønsket om å kontrollere livsverdenen (hverdagslivet) på sine egne betingelser. Kunnskapsnivået og hjelpemidler innenfor rekkevidde er avgjørende for valget.

Dette er aktuelt når en analyserer de daglige reiser, de valg som gjøres og de hjelpemidler en har til rådighet innenfor den enkeltes handlingsfelt. Tarja Cronberg (1986) har brukt begrepet "handlekraft" om tilgangen til transportredskaper. Handlekraften skaper mulighet til å øke rekkevidden for handlinger i hverdagsverdenen. Tilgangen til transport øker kontrollen i hverdagslivet, mangel på transport begrenser handlingsfeltet.

### 7.2.5 Sentrale begreper i analysen av hverdagslivets reiser

Det materielle som formidler, slik som Lefebvre og Smith vektlegger det, Schütz' handlingsfelt og Cronbergs handlekraft, er viktige begreper for analyser av reiser. Dette forteller om rekkevidden og muligheten for aktiviteter.

Både Lefebvre og Giddens er opptatt av oppsplittingen eller fragmenteringen av hverdagslivet. Dette gjelder både i forhold til produksjons- og reproduksjonsfæren og for lokalisering av boliger og arbeidsplasser. Selv om Heller i utgangspunktet reserverer hverdagsliv til reproduktive oppgaver og aktiviteter i nærmiljøet, åpner også hun opp for å inkludere lønnsarbeid i hverdagslivsbegrepet. Både produksjon og reproduksjon oppfatter jeg derfor som sentrale begreper når hverdagslivets reiser skal analyseres (jfr også diskusjonene i kapittel 3).

Lefebvres inndeling av hverdagslivets tilværelse i kontraktsfestet tid, tvungen tid og fri tid kan, kombinert med produksjon og reproduksjon/konsum, brukes til å klassifisere hverdagslivets reiser, tabell 7.1.

Arbeidsreisene er knyttet til produksjon og har sammenheng med den kontraktsfestede tid. Samtidig koples arbeidsreisene i enkelte tilfeller med for eksempel omsorgsreiser (følge og hente barn og andre) eller innkjøpsreiser, og knyttes dermed til den tvungne tiden innenfor reproduksjon. Tjenestereiser, reiser som gjøres i arbeidssituasjonen, tilhører på samme måte som arbeidsreiser produksjonen og er i utgangspunktet en del av den kontraktsfestede tid. Enkelte typer tjenestereiser kan koples til fri tid og reproduksjon ved for eksempel å forlenge utenlandsopphold over en helg hvor arbeidsgiver betaler reisen.



Reiser i forbindelse med utdanning plasseres i den produktive sfære og kategoriseres under tvungen tidsbruk. På samme måte som for arbeidsreiser kan de koples med reproduktive reiser.

Tabell 7.1: Klassifisering av typer av reiser ut fra tidstyper og i forhold til produksjon og reproduksjon/konsum. Prosentandel av reiser (Oslo 90/91) i parentes

Typer av tid	Produksjon	Reproduksjon/konsum
Kontraktsfestet tid	Arbeidsreiser, tjenestereiser (25%)	
Tvungen tid	Skolereiser, reiser knyttet til utdanning (3%)	Omsorgsreiser, følgereiser, reiser knyttet til innkjøp (33%)
Fri tid	Egne fritidsreiser, reiser i forbindelse med besøk o l (39%)	

Den reproduktive sfærens reiser kan plasseres i forhold til tvungen tid og fri tid. Omsorgsreiser, dvs å følge og hente barn eller andre, er tvungne reproduksjonsreiser, mens egen fritidsreise kan klassifiseres under fri tid. Når det gjelder innkjøpsreiser og besøksreiser, er disse vanskeligere å plassere. Reiser som gjøres for å kjøpe dagligvarer kan lettere klassifiseres som tvungne reiser enn for eksempel reiser knyttet til kjøp av plater og bøker.

Mens dagligvareinnkjøp kan begrenses i omfang, kan det være helt nødvendig å kjøpe en bok eller plate i presang til en bestemt anledning. Besøk kan være både frivillig og ønsket og på den andre siden sosialt nødvendig. På tross av enkelte tvetydigheter og noen grensetilfeller, velger jeg å kategorisere reiser knyttet til innkjøp til den tvungne tiden og reiser i forbindelse med besøk til den frie tiden.

Med en slik inndeling vil ca 30 prosent av reisene tilhøre kontraktsfestet eller tvungen tid innenfor produksjonssfæren, og en tredjedel tilhører reproduksjonens tvungne tid. Det betyr at nesten to tredjedeler av de daglige reisene kan defineres som tvungne eller obligatoriske. I overkant av en tredjedel av reisene faller inn under det som Lefebvre klassifiserer som fri tid. Det betyr at mange av de daglige reisene er gitt, at det er få valgmuligheter i tid og rom for de fleste av disse reisene. Over tid (fra 1977 til 1991 i Oslo) har det imidlertid vært en økning i reproduktive reiser knyttet til egen fritid. Reisene innenfor den tvungne og kontraktsfestede tiden har dermed fått en mindre relativ betydning. Ut fra disse dataene ser utviklingen dermed ikke ut til å gå i den retning som Lefebvre hevdet, mot mer tvangsmessig bruk av tiden, snarere omvendt. En økning i reiser knyttet til den frie tiden av reproduksjonen betyr at den romlige dimensjonen ved reisene også vil variere mer enn tidligere. Det er denne typen reiser som er de mest fleksible både hva angår stedssvalg og tidspunkt. En av konsekvensene er at det vil bli vanskeligere å gi et kollektivt tilbud som kan tilfredsstillende slike romlige og tidsmessige reisebehov. Resultatet blir større bilavhengighet. De som ikke har tilgang til bil eller dårlig tilgang, vil ha færre valgmuligheter på denne arenaen enn de som har god tilgang til bil.

Lefebvre og Giddens ser begge på hverdagslivet som rutinisert, men betrakter konsekvensene på noe ulik måte. Mens Lefebvre hevder at rutinene er fremmedgjørings-elementer, mener Giddens at de kan skape grunnlag for trygghet i tilværelsen.

Lash og Urry (1994) kritiserer Giddens for å være for opptatt av rutiner og for blant annet ikke å se det å reise som en viktig bruk av tid og rom. “*Giddens’ conception of human activity is too routinized, too concerned with ontological security, and it is difficult in his framework to conceptualize pleasureproducing activities such as leisure, holiday-making, sightseeing, shopping, playing sport, visiting friends ...*” (op cit: 235).

Denne innvendingen vil jeg komme tilbake til i analysen av folks oppfatninger av de daglige reisene. Jeg bruker både Lefebvres og Giddens’ perspektiver som grunnlag for analyser av hvilke meninger de daglige reisene har for befolkningen og hvordan de opplever dem.

## 7.3 Kvinner og menns hverdagsliv og reiser

### 7.3.1 Reisesenes tidstypologi for kvinner og menn

Plasseres kvinners og menns reiser inn i kategoriseringen som ble gjort av reisetypene i forrige avsnitt, ser fordelingen ut som følger:

Tabell 7.2: Klassifisering av typer av reiser ut fra tidstyper og i forhold til produksjon og reproduksjon fordelt på kjønn. Prosent (Oslo/Akershus 1990/91)

Typer av tid	Produksjon		Reproduksjon	
	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn
Kontraktsfestet tid	20	29		
Tvungen tid	3	3	38	28
Fri tid			39	40

Ved å ta utgangspunkt i de daglige reisene, kan vi se hvilke institusjonelle tidsbindinger kvinner og menn har og den relative fordelingen mellom disse bindingene. Hovedforskjellen på kvinners og menns reisehensikter er at mens menn har en større andel av sine reiser knyttet til den kontraktsfestede tid innenfor produksjon, har kvinner flere av sine reiser knyttet til tvungen tid innenfor reproduksjon. Reiser knyttet til den frie tiden utgjør like stor andel for begge kjønn. Dette gjenspeiler de ulikhetene i forhold til produksjon og reproduksjon jeg skisserte i første kapittel. Menn har flere av sine oppgaver knyttet til lønnsarbeid mens kvinner fremdeles står for en større andel av de ulønnete oppgavene. Det gjenspeiler også at kvinner og menn har forskjellig tilknytning til de ulike tidsordningssystemene. Den kontraktsfestede tid innenfor produksjon er mer preget av det lineære system, mens den tvungne tiden innenfor reproduksjon i større grad er knyttet til et syklisk tidsordningssystem (jfr avsnitt 4.3.2). Rutineringen innenfor begge systemene kan være like sterk, men holdningene til tid og tidsbruk ulik.

Tabell 7.2 viser bare de prosentmessige fordelingene og dermed ikke omfanget av reiseaktiviteten. Den viser heller ikke detaljene innenfor typologiene. Tabell 7.3 viser en mer detaljert inndeling av reisene og antallet av de forskjellige reisene etter deres formål.

Totalt sett har menn flere reiser pr dag enn kvinner. De har flere arbeidsreiser, tjenestereiser, besøks- og fritidsreiser, mens kvinner har flere innkjøpsreiser og flere reiser i forbindelse med henting og bringing av barn. Menns reiser er mer

enn kvinners koplet til produksjon og mindre til reproduksjon for familiens fellesskap, slik som å hente og bringe barn og dagligvareinnkjøp, de tvungne reproduktive reisene. Menn har flere reiser knyttet til den frie delen av reproduksjon, dvs individuelle fritidsreiser og besøksreiser. Det betyr at menns reproduksjonsreiser er mer romlig og tidsmessig uavhengig enn kvinners. Fritidsaktiviteter kan også rutineres, men valgmulighetene er vanligvis større, især i en storbyregion, enn hva som gjelder reiser knyttet til henting og bringing av barn og andre.

Tabell 7.3: Antall reiser pr dag etter reisehensikt fordelt på kvinner og menn. Oslo/Akershus 1990/91

Reisehensikt	Kvinner	Menn	Alle
Arbeid ***	0,57	0,89	0,72
Skole	0,10	0,11	0,11
Tjeneste ***	0,04	0,16	0,10
Innkjøp*	0,89	0,80	0,85
Hente/bringe barn ***	0,11	0,03	0,08
Hente/bringe andre	0,14	0,18	0,16
Egen fritid **	0,56	0,67	0,61
Besøk *	0,37	0,43	0,40
Annet	0,25	0,29	0,27
Antall reiser i alt***	3,03	3,56	3,29
Antall	1613	1444	3057

\* signifikant for  $p < 0,05$ , T-test

\*\* signifikant for  $p < 0,01$ , T-test

\*\*\* signifikant for  $p < 0,001$ , T-test

Dette er forskjellene mellom kvinner og menn når en betrakter de enkelte reisehensikter eller formål hver for seg. Det viser de enkelte aktiviteter og oppgaver som gjøres i løpet av en dag, men de forteller ikke hvordan dagen organiseres.

En hverdag består som regel av flere reiser, de gjøres i en bestemt rekkefølge og de kan også ha en viss sammenheng. Til sammen utgjør disse en kjede av reisehensikter. Som jeg hevdet innledningsvis i kapitlet, gir reisekjedene en bedre forståelse av hvor kompleks hverdagens reisemønster er. Variasjonene i kompleksiteten avhenger av forholdet til produksjon og reproduksjon og hvilke koplinger som eksisterer mellom disse sfærene. Det mest interessante for meg, er å se nærmere på hvordan kvinner og menn organiserer sine daglige reiser, og undersøke hvilke formålskombinasjoner som er typiske for henholdsvis kvinner og menn. Det er dermed i første rekke variasjonene mellom kjønn som vil bli belyst<sup>1</sup>. Ulike kombinasjoner av aktiviteter vil ofte gjenspeile den livssituasjon ulike grupper er i, for eksempel om de har små barn eller ikke, hvilken yrkesstatus man har og hvor i byen man bor. Jeg vil derfor også undersøke i hvilken grad slike forhold har ulik betydning for kvinner og menn.

### 7.3.2 Ulike orienteringer i hverdagslivet

For å få et bilde av de daglige aktivitetsmønstre og reisekjedene, har jeg tatt utgangspunkt i registeringsdagens tre første reiser<sup>2</sup>. Valg av tre reiser for å beskrive aktivitetsmønstre er gjort ut fra to hensyn. I gjennomsnitt har befolkningen i overkant av tre reiser pr dag, slik at vi får med en god del reiser ved å ta dagens tre første. I og med at det i utgangspunktet fins elleve forskjellige reisehensikter i undersøkelsen, måtte det skje en begrensning av hensyn til oversikt og databearbeiding. Inndelingen av reisekjennetegn kommer jeg tilbake til nedenfor. Analysene er gjort for de personene som hadde en eller flere reiser på registeringsdagen (88 prosent av utvalget)<sup>3</sup>.

Lønnsarbeid er et viktig, styrende element for et flertall av den voksne delen av befolkningen i en storby. Det betyr at aktivitetsmønstrene i svært mange tilfelle vil være arbeidsstyrt, og i realiteten vil det være mange obligatoriske reiser og aktiviteter som gjøres gjennom dagen som er knyttet til lønnsarbeid og dermed til produksjon og kontraktsfestet tid. I barnefamilier vil barn være et slikt styrende element, noe som betyr at en stor del av foreldres tid er forpliktet i forhold til andre. I Lefebvres terminologi består foreldres hverdagsliv av en stor del obligatorisk tidsbruk, enten kontraktsfestet til produksjon eller tvungen til reproduksjon.

For å gjøre den ellevedelte variabelen for reiseformål mer håndterbar som en kjedet variabel, er den forenklet til å omfatte reiser knyttet til arbeid og skole, hente/bringe barn og andre (hvorav barn utgjør de aller fleste), innkjøp (alle typer innkjøp og andre private ærend som besøk på offentlige kontorer m v) og fritid (her inkluderes også private besøk hos venner og kjente, men ikke kjøring av barn eller andre til deres fritidsaktiviteter). I tillegg er hjem brukt som egen kategori eller verdi på variabelen for å vise i hvilken utstrekning boligen blir benyttet som en "mellomstasjon" mellom ulike gjøremål. Den endelige variabelen som er brukt i oversiktsanalysene er ellevedelt og kan grupperes i fire hovedområder av reisemønstre:

*Arbeidsstyrt reisemønster:*

1. Bare arbeid og hjem
2. Arbeid – hjem – arbeid/hente barn/fritidsaktivitet/innkjøp
3. Arbeid – barn/hente andre – barn/hente andre/hjem/arbeid/fritid/innkjøp
4. Arbeid – Innkjøp – innkjøp/hjem/arbeid/fritid/barn/hente andre
5. Arbeid – fritid – innkjøp/hjem/arbeid/fritid/barn/hente andre

*Barnestyrte:*

6. Barn – arbeid – barn/hjem/innkjøp/fritid
7. Barn – hjem eller én eller flere andre aktiviteter, dette aktivitetsmønsteret er ikke kombinert med arbeid

*Fritidsstyrte:*

8. Fritid – hjem
9. Fritid kombinert med en eller annen aktivitet, det være seg barn/innkjøp/arbeid

*Innkjøpsstyrte:*

10. Innkjøp – hjem
11. Innkjøp kombinert med en eller flere andre aktiviteter (inntil tre totalt).

Jeg har skilt ut aktiviteter som gjøres på hverdager, fra mandag til og med fredag.

Tabell 7.4: Reisemønstre mandag – fredag for kvinner og menn. Oslo 1990. Prosent \*\*\*

Reisemønstre	Kvinner	Menn	Alle
1. Bare arbeid – hjem	51	57	54
2. Arbeid – hjem – ny aktivitet(er)	15	17	16
3. Arbeid – hente barn – ny aktivitet	1	1	1
4. Arbeid – gjøre innkjøp – ny aktivitet	2	3	2
5. Arbeid – fritid – ny aktivitet	5	5	5
6. Følge barn – arbeid – ny aktivitet	5	3	4
7. Følge barn – ny aktivitet	5	2	3
8. Fritid – hjem	8	6	8
9. Fritid – ny aktivitet	3	2	2
10. Innkjøp – hjem	4	2	3
11. Innkjøp – ny aktivitet	2	1	2
Sum	100	100	100
Antall	2762	2706	5468

\*\*\* signifikant for  $p < 0,001$ , kji kvadrat-test

På hverdagene har mer enn halvparten et enkelt aktivitetsmønster. Liknende resultater er funnet i andre studier både fra Nederland og USA (Golob 1986, Strathman m fl 1994). Mer enn halvparten reiser til arbeid og deretter hjem for så å forbli hjemme. Mønsteret er noe mer typisk for menn enn for kvinner, men forskjellene er ikke store. Dette tyder på at hverdagslivet er preget av rutiner, og at det er enkle rutiner det dreier seg om, når det betraktes fra utsiden. Det betyr at arbeid og hjem utgjør hovedstammen i dagliglivet.

Hjemmet er rammen både for sosial aktivitet, hus- og omsorgsarbeid og fritidsaktiviteter, ca 15 timer tilbringes i hjemmet (SSB 1992a). Tidsnyttingsundersøkelsene har lagt liten vekt på å stedfeste tidsbruken. Det fins bare få eksempler der tidsbruken i hjem, nærmiljø og andre steder er analysert (Wårum 1987). Ved siden av husholdsarbeid, som i gjennomsnitt tar tre og en halv time, er også en del av fritidsaktivitetene hjemmebasert. Fjernsynsseing utgjør en økende del av

fritidsaktivitetene, og er den mest omfattende fritidsaktivitet for menn over 44 år (SSB 1992a).

Det neste mest omfattende dagsprogrammet består i tillegg til kombinasjonen arbeid – hjem, av en ny aktivitet utenfor hjemmet etter at man er kommet hjem. De som har dette mønsteret er en gruppe som bruker hjemmet som “mellomstasjon”, som kanskje spiser middag sammen med familien før de igjen drar ut på noe nytt. Denne siste aktiviteten kan være egen fritid, følge barn eller andre, eller reise tilbake til arbeidet. Det er et relativt uspesifisert mønster, og tendensen er at mønsteret er noe mer vanlig blant menn enn blant kvinner.

De tre neste mønstrene skiller seg fra de to første ved at de som har dem ikke reiser rett hjem, men har et ærend, henter barn eller gjør en eller annen fritidsaktivitet før de eventuelt drar hjem. Også disse mønstrene kan være svært varierte. Å hente barn eller handle på veg hjem, dreier seg om obligatoriske eller forpliktete mønstre, mens fritidsaktiviteter etter arbeid kan ha en rekreativ funksjon. Her fins det ingen forskjeller mellom kvinner og menn.

De mønstrene som til nå er omtalt, starter alle med en arbeidsreise. Det er den som er starten på dagen og som på sett og vis gir en ubrutt linje mellom bolig og arbeid. Arbeidsreisen i dette tilfellet er en enkel reise uten noe som stykker den opp. Det er en linearitet både i tid og rom. Hjem-arbeid-hjem er et mønster som uttrykker denne lineariteten. Mønsteret er mer typisk for menn enn for kvinner. Dette er et mønster som er i “samsvar” med byens romlige funksjonalitet i separate sfærer for bolig og arbeid, reproduksjon og produksjon. Det passer også til det kollektive transportsystemets tilrettelegging for produksjonssfæren og det lineære tidsordningssystem, ikke avbrutt av andre gjøremål.

En mindre del av befolkningen, fire prosent, starter dagen med å følge barn, enten til barnehage eller skole. Disse har en mer komplisert arbeidsreise som innebærer bytte av transportmiddel, dersom de selv ikke kjører bil. Denne typen reisemønstre er noe mer typisk for kvinner enn det er for menn. Det er også det neste mønsteret, som starter med å følge barn for dernest å gjøre en annen aktivitet innenfor produksjonssfæren.

Fritids- og innkjøpsorienterte mønstre utgjør til sammen bare 15 prosent på hverdage, og 10 prosent består av enkeltaktiviteter som en enkelt innkjøpsreise eller fritidsreise, for så å reise hjem. Dette mønsteret tilhører produksjonens frie tid, og er noe mer vanlig blant kvinner enn blant menn.

Analysen av disse reisemønstrene viser at menn har noe enklere reisemønstre enn kvinner. En større andel av deres reiser med kopling til lønnsarbeid er en direkte relasjon mellom bolig og arbeid eller omvendt. Det betyr at svært mange av menns rushtidsreiser (som de fleste arbeidsreiser er) ikke har noen andre formål enn arbeid.

Består, forsterkes eller svekkes disse kjønnsforskjellene når variabler som livsfase, yrkesstatus, bosted og alder tas i betraktning?

### 7.3.3 Mødre har mer komplekse mønstre enn fedre

I de videre analysene er reisemønstrene forenklet til fire kategorier. Hjem – arbeid – hjem er beholdt som egen kategori. Mønstre hvor arbeid er kombinert med andre typer gjøremål utgjør også en kategori. Hente og bringe barn kombinert med arbeid og eventuelt andre gjøremål, utgjør en kategori. De enkle fritid – hjem og innkjøp – hjem-mønstrene og kombinasjoner av fritid og innkjøp er slått sammen.

De som sjeldnest drar rett hjem etter arbeidet er kvinner i parforhold med barn under 13 år (vedleggstabell 7.1). Det er stor forskjell på dem og menn i tilsvarende familiesituasjon, 32 mot 54 prosent. Mødre har i mye større utstrekning enn småbarnsfedre et aktivitetsmønster som består av kombinasjoner av arbeidsreiser og reiser knyttet til å følge eller hente barn, 34 mot 19 prosent. En fjerdedel av menn i denne familiesituasjonen har derimot et mønster bestående av arbeid, fritid og eventuelt innkjøp, men ikke inkludert henting og bringing av barn. Det er med andre ord en klar tendens til at mødrene har hovedansvaret for å følge og hente barn på hverdagene. Mødre kombinerer i større grad enn fedre gjøremål mellom produksjons- og reproduksjonssfæren. Det er en kombinasjon mellom kontraktsfestet og tvungen tidsbruk. Kvinners kombinasjon av gjøremål med samme periodisitet, slik som vist her, skaper sterke bindinger til både tid og rom (jfr avsnitt 4.3.3), som menn ikke har i tilsvarende utstrekning.

Blant kvinnene er det mødre med barn under 13 år og enslige forsørgere som skiller seg ut fra kvinner i andre livsfaser eller familiesituasjoner. Begge gruppene drar sjeldnere rett hjem fra arbeid enn andre kvinner. De har oftere et mønster der de kombinerer arbeidsreiser med det å hente og bringe barn og færre fritidsbaserte reisemønstre enn kvinner i andre livsfaser. Kvinner med yngste barn over 12 år er den kvinnegruppen som oftest reiser rett hjem etter arbeidet.

Blant menn finner en noe av det samme som blant kvinner. Barn har betydning også for deres reisemønstre, men i mindre grad enn det har for kvinner. Enslige menn med barn har mer komplekse mønstre enn andre menn, og nest etter fedre med barn under 13 år er det de som har flest arbeidsreiser kombinert med henting og bringing av barn.

Enslige menn, menn med barn over 12 år og menn i parforhold uten barn har et ganske likt hverdagsmønster. Cirka 60 prosent reiser rett hjem fra arbeid. Rundt 25 prosent kombinerer arbeidsreisen med andre ærend, eller de drar ut på aktiviteter etter de har vært hjemme. Det eneste som skiller dem er en tendens til at menn i parforhold noe oftere har et aktivitetsmønster med kombinasjon av fritid og innkjøp enn de andre.

Selv om dette er svært grove kategorier for å beskrive folks dagsprogrammer, kan vi se ulikheter i mønstre både mellom familietyper og mellom kvinner og menn. Barn og barns alder styrer mye av hverdagslivet, særlig for kvinner i parforhold og for enslige forsørgere av begge kjønn. Før- og småskolebarn i familien betyr at det svært ofte må gjøres ærend eller følge/hente barn på veg til eller fra arbeid. Som disse resultatene viser, er det særlig kvinnene som har disse mer kompliserte mønstrene. For menn har barn mindre betydning for deres aktivitetsmønster.

Det kan se ut til at yrkesaktive kvinner i barnefamilier har to hovedmønstre. Er det førskole- og eller småskolebarn i familien, har de gjøremål på veg hjem; de henter

barn i barnehage, fritidshjem, gjør innkjøp o.l. Har de større barn, reiser de direkte hjem fra arbeid – for å lage middag.

På dette aggregerte nivået kommer det fram arbeidsfordelinger mellom kvinner og menn i barnefamilier som kan karakteriseres som tradisjonelle i vanlig kjønnsrollebetydning. Mannens sterkere arbeidsorientering og kvinnens sterkere barneorientering har de samme romlige betingelser. Det er den samme bystruktur med lokalisering av boliger og arbeidsplasser og med det samme kollektive transporttilbudet og vegsystemet.

Har arbeidsorienterte og barneorienterte aktivitetsmønstre like vilkår innenfor denne spredte materielle strukturen? Barneorientering betyr kombinasjoner av faste geografiske reisemål på samme reise, slik som er mer typisk for kvinner enn for menn, noe som stiller krav til transportsystemet. Av tidsmessige hensyn vil en enkel og ubrutt arbeidsreise være mest besparende, og innenfor Oslo, med det transporttilbudet som fins, lettest kunne gjennomføres med et kollektivt transportmiddel. Behovet for å bruke bil på denne type reiser vil derfor være liten, dersom en ikke har særskilt bruk for bil i arbeidssituasjonen eller etter arbeid. Spredning av boliger og arbeidsplasser til de ytre bydeler vil imidlertid komplisere reisene dersom en skal bruke kollektive transportmåter. Et barneorientert mønster kompliserer dette enda mer, og kan bety innskrenkning i valgmuligheter.

#### 7.3.4 Yrkesstatus, alder og reisemønstre

Blant arbeidere og mellomgruppen av funksjonærer er det forskjell i reisemønstre mellom kvinner og menn (vedleggstabell 7.1). Menn i disse yrkeskategoriene har oftere det enkle reisemønsteret arbeid – hjem enn kvinner med tilsvarende yrkesstatus. En tolkning at dette resultatet er at arbeidsfordelingen mellom kjønnene i hushold der mannen enten er arbeider mellomfunksjonær er mer tradisjonell, i betydningen av at han ikke henter barn eller handler på hjemveien fra arbeid, enn i hushold der mannen har en annen yrkesstatus.

Reisemønstrene har klar sammenheng med alder både for kvinner og menn (vedleggstabell 7.1). For kvinner er andelen som har et arbeidsorientert mønster høyere for de over 45 år enn for de under. Blant menn er forskjellene noe mindre fram til 65 år, men arbeidsorienteringen er høyest for aldersgruppen fra 55 til 65 år, altså rett før pensjonsalderen. Kvinner mellom 25 og 45 år har en god del av sitt dagsprogram kjennetegnet av kopling mellom arbeid og barn, altså en kopling mellom den produktive og den reproduktive sfære. Blant menn er barneorienteringen høyest for dem mellom 35 og 44 år, men noe lavere enn for kvinner i samme aldersgruppe. Mellom de andre aldersgruppene av menn er det liten forskjell. Dette kan tolkes som at menn har et barneorientert mønster i en kortere periode av sitt liv enn det kvinner har<sup>4</sup>. Blant de over 65 år er det fritids- og innkjøpsorienteringen som dominerer i hverdagslivet. Dette gjelder for både kvinner og menn, om enn i noe sterkere grad for kvinner.

Analysene i de foregående avsnittene viser at kvinner og menn har ulike reisemønstre gjennom sin hverdag, både når man ser på kvinne- og mannsgruppene som helhet og når man går inn i de ulike sosiale grupperingene. Tydeligst blir forskjellene i småbarnsfamiliene, der kvinnene har de sterkeste kombinasjonene



mellom produksjons- og reproduksjonsaktiviteter. Analysene viser også at kjønnsforskjellene eksisterer i sterkere grad blant arbeidere enn blant høyere funksjonærer. Tar man aktivitetsmønstrene som uttrykk for likestilt hverdagslivs-praksis, finner man dermed at det i mindre grad er til stede blant arbeiderklassen enn blant de høyere funksjonærene.

Kvinnens hyppigere kombinasjon av reiser knyttet til tvungne og kontraktsfestede aktiviteter betyr en tidsmessig oppstyking innenfor relativt korte tidsintervaller til ulike forutbestemte steder. Betraktes det fra et tidsteoretisk perspektiv, er det et møte mellom den lineære og den sykliske tidsorden med en høy periodisitet på aktivitetene. Romlig sett foregår aktivitetene innenfor en funksjonsdelt struktur, med relativt sterke skiller mellom produksjon og reproduksjon.

## 7.4 Den romlige organisering av de daglige reisene

Slik det framkommer i sammenkopling av de daglige reiseformålene har altså menn enklere reisemønstre enn kvinner og en sterkere direkte kopling til arbeidsliv og produksjon enn kvinner. Kvinner på sin side kombinerer produksjon og reproduksjonsoppgaver i større grad enn menn når de organiserer sine daglige liv. Det betyr også at deres reisemønstre blir mer komplekse. Hva slags romlige uttrykk får disse forskjellene?

For å beskrive de daglige reisemålene, hvor i byen reisene går, har jeg tatt utgangspunkt i det geografiske startpunkt for den første reisen<sup>5</sup>. For de aller fleste intervjupersoner er dette boligen. Deretter er respondentenes reiser til det første, andre og tredje bestemmelsesstedet registrert. Dette er klassifisert i 14 kategorier (vedleggstabell 7.2). Reisemålene er delt inn etter om de foregår innenfor samme sone eller bydel som reisen startet, om de befinner seg i sentrum og indre bydeler, om de ender i de ytre bydelene, eller om de har et mer geografisk variert mønster.

Det geografiske aktivitetsmønster er naturlig nok spredt over hele byen. Den detaljerte inndelingen i geografiske reisemønstre blir lett uoversiktlig når man skal se nærmere på hvordan kvinner og menn bruker byen. Jeg har derfor konsentrert disse mønstrene til tre hovedkategorier for de ytre bydelene: lokal orientering (reiser innen egen bydel), sentrumsorientering (reiser til sentrum/indre sone, eventuelt retur til egen bydel) og ytre orientering (reiser ut av egen bydel enten til ytre bydeler eller ut av byen, eller både indre og ytre bydeler, eventuelt retur til egen bydel), og to kategorier for de indre bydelene: lokal orientering og ytre orientering. Utgangspunkt for sammenlikningene mellom kvinner og menn er den bydelen intervjupersonene bor i.

Som jeg beskrev i forrige kapittel, er tilbudene av både service, arbeid og forretninger m v ulikt fordelt mellom bydelene, med blant annet underholdningsinstitusjonene forholdsvis sterkt konsentrert til de indre bydeler. Tilbudet av arbeidsplasser er mer spredt, men forholdet mellom antall bosatte og antall arbeidsplasser er jevnest i de indre bydeler (Oslo kommune 1994). Antallet arbeidsplasser er lavest både absolutt og relativt i de sørlige og sørøstlige deler av byen. Muligheten for å bruke disse tilbudene er avhengig både av egne transportressurser, men også av det som fins av kollektive reisetilbud, noe som varierer

mellom bydelene. Det betyr at muligheten til å bruke sitt lokale miljø til ulike aktiviteter vil variere mellom bydelene.

#### 7.4.1 Kvinner bruker sitt lokale miljø mer enn menn

Den største forskjellen mellom kvinner og menn er at kvinner i større grad har sine aktiviteter innenfor den bydelen de bor, tabell 7.5. I gjennomsnitt har nærmere 40 prosent av kvinnene sine aktiviteter lokalisert til det området de bor i, mot 26 prosent av mennene.

Tabell 7.5: Geografisk bruk av områder for kvinner og menn Oslo 1990. Prosent. \*\*\*

Geografisk orientering	Kvinner	Menn
Lokal orientering	36	26
Indre orientering	30	28
Ytre orientering	34	46
Sum	100	100
Antall	3316	3215

\*\*\* signifikant for  $p < 0,001$ , kji-kvadrat-test

Slik er det i alle de ytre bydelene (vedleggstabell 7.3). Mellom en fjerdedel og en tredjedel av kvinnenes aktiviteter og gjøremål skjer innenfor egen bydel, varierende etter bosted, mens den tilsvarende andelen for menn varierer fra ca en tiendedel i sør og øst til en fjerdedel i Groruddalen.

I de indre bydelene eksisterer denne forskjellen i indre sone vest, mens ulikheten mellom kvinner og menn i de andre sentrale bydelene ikke er signifikante. Tendensen er imidlertid den samme som i de andre bydelene.

Denne oversiktsanalysen tyder dermed på at kvinner har et mer lokalt geografisk forankret hverdagsliv enn det menn har. Det er også en tendens til at kvinner har et mer sentrumsorientert geografisk aktivitetsmønster enn menn, noe som peker mot en større bruk og avhengighet av de kollektive transportmidlene. Menn reiser mer i de andre ytre bydelene og på kryss og tvers av indre og ytre soner. Det betyr at menn har en langt mer geografisk variert bruk av byen og benytter seg av en større variasjon av byens tilbud, det være seg arbeidsmarked, fritids- eller underholdningstilbud. Menns større "aksjonsradius" kan for eksempel bety at de har utnyttet arbeidsmarkedet bedre enn det kvinner har gjort. Dette kommer jeg tilbake til i kapittel 9.

Kvinnens geografiske lokalorientering kan ha sammenheng med flere forhold. Det kan være slik at deres aktiviteter og gjøremål er av en slik karakter at det ikke er nødvendig å reise så langt for å gjennomføre dem som det menns aktiviteter krever. Det kan også være slik at kvinner ikke har samme tilgang til transportressurser som menn og dermed må velge aktiviteter nærmere hjemmet eller dit hvor det fins et kollektivt tilbud, for eksempel i sentrumsområdene. En tredje forklaring kan være at kvinners tidsbudsjett og organisering av tiden begrenser deres geografiske valg av aktiviteter og gjøremål. Det kan også være et samspill mellom disse faktorene.

Stramme tidsbudsjetter kjennetegner ofte småbarnsperioden (Ellingsæter 1995, Erlandsen 1995). Dette kan være en grunn til å konsentrere aktivitetene i området der man bor. På den andre siden betyr små barn i familien også at de skal i barnehage eller til dagmamma, på steder som ikke nødvendigvis ligger i nærheten av der familien bor, eller at de skal kjøres til ulike former for fritidsaktiviteter, som også kan være spredt over et større område (Hjorthol m fl 1990). Dette kommer jeg tilbake til i kapittel 9, der jeg skal se nærmere på hvordan ektefeller fordeler arbeidsoppgaver seg i mellom.

I alle de ytre bydelene er det husstander med barn under 13 år og enslige med barn som har det mest lokalorienterte aktivitetsmønsteret. Enslige reiser ut av egen bydel i større utstrekning enn de som tilhører andre familietyper (vedleggstabell 7.3). I indre bydeler er det relativt liten forskjell mellom personer som tilhører ulike familietyper. Den lokale geografiske orienteringen er relativt høy for alle typer familier.

Småbarnsmødre er den gruppen som er mest lokalorientert. Halvparten av dem har sine aktiviteter i området de bor. Til sammenlikning har 37 prosent av småbarnsfedrene lokalorienterte aktivitetsmønstre. Bant enslige kvinner og menn er det ingen forskjell.

Sammenlikning av personer med forskjellig yrkesstatus viser at arbeidere er den gruppen som har den sterkeste lokale orienteringen i de ytre bydeler, mens høyere funksjonærer og selvstendig næringsdrivende er minst lokalt geografisk orientert (vedleggstabell 7.3). Forklaringen på denne forskjellen kan ha sammenheng med både lokalisering av arbeidsplassen og med fritidsmønstre. Annen forskning har vist at arbeidsreisens lengde øker med stigende yrkesstatus (oppsummert i Hjorthol 1990b). Analyser av norske tidsnyttingsdata fra 1980–81 viste at arbeidere brukte mest tid i sitt nærmiljø, høyere funksjonærer minst (Wårum 1987)<sup>6</sup>.

Kvinner og menn med samme yrkesstatus har signifikant forskjellig grad av lokal orientering. Bortsett fra blant lavere funksjonærer, hvor like stor andel av kvinner og menn som har et lokalt aktivitetsmønster, er det flere kvinner enn menn i de andre yrkeskategoriene som har de fleste av sine aktiviteter i det området de bor.

Ser man på forskjellene mellom de ytre bydelene, er det klare forskjeller mellom de sørøstlige områdene på den ene siden og Groruddalen og de nordvestlige på den andre siden. Det første området er, som jeg viste, det senest utbygde, og det området som har minst å tilby av både arbeidsplasser, service og fritids/underholdningstilbud.

Forskjellene i geografisk orientering først og fremst etter kjønn, men også i forhold til yrkesstatus og familietype er tydelige først og fremst i de ytre bydelene, i de mer tradisjonelle drabantbyområdene. Denne analysen viser at det fremdeles har gyldighet å snakke om den feminine drabantbyen (jfr Saegert 1980, 3.5.3). Kvinnene er i større grad enn menn avhengige av sine egne områder i de ytre bydelene. Motpolen til den feminine drabantby (*feminine suburb*) - den maskuline by (*masculine city*), har imidlertid ikke samme aktualitet. De indre bydeler er i hovedsak like mye brukt av kvinnene som av mennene, dette gjelder også for de som bor i de ytre bydelene. Derimot bruker ikke kvinnene i drabantbyene andre ytre bydeler i samme utstrekning som menn. Kollektivtilbudet fra de ytre bydeler til sentrum er stor sett bra, men på avstander mellom de ytre

bydelene trengs ofte bil for å nå reisemålene innen en rimelig tid. Det er på slike reiserelasjoner at kjønnsforskjellene er markante.

#### **7.4.2 Lokal orientering som begrensning eller mulighet**

Analysene tyder på at kvinner som har begrensninger i tid, slik som småbarnsmødre har, og transportressurser (kommer jeg tilbake til i avsnitt 7.5) oftere vil ha lokalt baserte aktiviteter enn de som ikke har tilsvarende begrensninger.

Variasjoner i tilbud innenfor bydelene vil derfor være av størst betydning for den førstnevnte gruppen, og for kvinner generelt mer enn menn.

At aktivitetsmønsteret er lokalt tilknyttet kan imidlertid også innebære at valgmulighetene er små. Et lokalorientert mønster er ikke nødvendigvis selvvalgt, men kan være påtvunget. "Avstandens friksjon" utgjør en barriere.

Tilgjengeligheten til andre områder er for dårlig. Det kan være at både tid og transportressurser begrenser aktivitetsmønsteret. En konsekvens av slike begrensninger kan for eksempel resultere i manglende sosial kontakt, begrensede kulturelle utfoldelsesmuligheter og reduserte valgmuligheter på arbeidsmarkedet og dermed lavere inntekt, dersom man bor i et byområde med få tilbud og mangler mulighet til å reise.

Områder uten "innhold" har heller ingen appell og gir i verste fall negative identitetsassosiasjoner til de som bor der. Dette var typisk for de "elendighetsbeskrivelsene" av drabantbyene som kom på 70-tallet (Hansen og Sæterdal 1970, Gordon og Molin 1972). Som jeg beskrev i kapittel 3, var det kvinner som mislikte drabantbysituasjonen mest. De følte seg mest begrenset i sine aktivitetsmuligheter i disse områdene.

For å opprettholde et lokalt servicetilbud trengs en viss grad av lokalorientering. Blir tilbudet ikke brukt, forsvinner det. Lokal bruk er også viktig fordi det kan bety en synliggjøring av innbyggerne i bokstavelig forstand. Bruk av egen bydel fører ofte til folk kan gå eller sykle, noe som resulterer i gjenkjennelighet og mulighet for sosiale relasjoner av ulik karakter.

Lokalorientering kan bety en sterkere fellesskapsfølelse til det området eller den bydelen en bor i og dermed tettere sosiale bånd. Når aktivitetene legges til egen bydel, innebærer det at servicetilbudet som eksisterer brukes, og at bruken vedlikeholder grunnlaget for eksistensen av det. Mangel på lokalorientering kan virke negativt forsterkende på den måten at må man ut av bydelen eller området en bor i for å gjennomføre enkelte aktiviteter eller gjøremål. Dette kan utvikle seg slik at de andre aktivitetene også flyttes utenfor.

## 7.5 Bruk av transportmidler på de daglige reisene

Tilgang til og bruk av transportmidler er med på å betinge den geografiske orienteringen og mulighetene ulike sosiale grupper har. I dette avsnittet skal jeg ta for meg befolkningens daglige reisemåter og undersøke hvordan transporttilgang og transportmiddelbruk varierer mellom kvinner og menn. Har man alltid tilgang til bil, betyr det at valgmuligheter for å velge reisemål er svært store dersom det er parkeringsmuligheter dit reisen går. Hvis tilgangen er ubegrenset, kan det være den som bestemmer reisemålet. Man velger for eksempel en forretning fordi den er lett å komme til med bil, ikke fordi varetilbudet er best eller billigst. Å alltid ha tilgang til bil vil for en del mennesker si at man også bruker den til alle gjøremål, man er monobruker. Man kan også være monobruker i forhold til de andre reisemåtene, for eksempel om man reiser kollektivt hele dagen. Kombinerer man reisemåter og transportmidler i løpet av en dag, vil jeg kalle dette multibruk.

### 7.5.1 Kvinnens og menns betingelser for å reise

Tradisjonelt har bilen tilhørt mannens domène. Fremdeles er det slik at mens nesten 70 prosent av mennene i Oslo alltid har tilgang til bil, er det ikke mer enn 40 prosent av kvinnene som har det (jfr kapittel 5). Det er forskjell mellom kjønnene i alle aldersgrupper over 25 år, men den øker med stigende alder, tabell 7.6. Dette er en kohorteffekt, som jeg skal komme tilbake til i neste kapittel.

Tabell 7.6: Andel som alltid har tilgang til bil etter alder og kjønn. Oslo 1990/91. Prosent

Aldersgruppe	Kvinne	Mann
18–24 år	37	41
25–34 år *	55	65
35–44 år ***	50	79
45–54 år ***	51	84
55–66 år ***	47	84
67–74 år ***	22	80
>= 75 år ***	6	59
Alle ***	41	68
Antall	847	770

\* Signifikant for  $p < 0.05$ , kji-kvadrat-test

\*\*\* Signifikant for  $p < 0.001$ , kji-kvadrat-test

Både lønnsinntekter og pensjonsinntekter er lavere for kvinner enn for menn. Kvinnens dårligere økonomi betyr at de har større nytte av rimelige fellesgoder enn menn, som for sin del har større mulighet til å kjøpe et privat alternativ. I forhold til inntekt vil et rimelig kollektivt reisetilbud være mer nødvendig for kvinnens reisemuligheter enn for menns. Hvordan kvinner og menn deler på bilen innenfor et hushold skal jeg komme tilbake til i kapittel 9.

I tillegg til at menn har en gjennomsnittlig høyere lønn enn kvinner, har de også goder knyttet til arbeidet som gjør det mer gunstig for dem enn for kvinner å bruke bil. Rundt en fjerdedel av menn i Osloregionen er i en slik arbeidssituasjon at de får

en eller annen form for bilgodtgjørelse, enten firmabil eller støtte til bruk av egen bil. Fem prosent av kvinnene har et tilsvarende frynsegode (Hjorthol m fl 1989).

### 7.5.2 Kvinner varierer reisemåte mer enn menn

I husstander med flere voksne med førerkort og én bil, vil den som starter dagens første reise med familiens bil, begrense valgmulighetene for de andre i familien på deres første reise, og ikke bare den første. Å samordne reisene og møtepunktene slik at et annet familiemedlem kan overta bilen senere på dagen uten å være innom hjemmet, er ikke alltid enkelt eller mulig. Det er ikke vanlig at ektefeller/samboere arbeider i samme område, noe som betyr at det også er vanskelig å reise sammen til eller fra arbeidet (jfr kapittel 9).

Noen ordner seg slik at mor eller far bruker bilen til barnehagen og parkerer den slik at den andre kan bilen og hente barnet på hjemveien (Hjorthol m fl 1990). En slik samordning krever at det er kort avstand eller et godt alternativt transporttilbud mellom foreldres arbeidsplasser og mellom arbeidsplassene og barnehagen. Rekkefølgen i bruk av transportmiddel er derfor vesentlig for å undersøke de daglige reisemåter. Den reisemåten som velges først, kan betinge de resterende valgene, især hvis man selv kjører bil.

Jeg har tatt for meg registreringsdagens tre første reiser og laget en forenklet variabel, tabell 7.7. Den viser fordelingen av reisemåter på hverdager. Det vanligste er at bilen brukes gjennom hele dagen, 40 prosent på hverdager. En fjerdedel reiser alltid kollektivt, mens ti prosent alltid sykler eller går. Å være bilpassasjer gjennom hele dagen er det bare tre prosent som er. Omtrent en femtedel av befolkningen kombinerer flere reisemåter, og har dermed en mer variert "transportmiddelerfaring" enn monobrukerne. Det vanligste for multibrukerne er å starte med et kollektivt transportmiddel.

Tabell 7.7: Reisemåter gjennom hele dagen mandag–fredag for kvinner og menn. Oslo 1990. Prosent \*\*\*

Reisemåte	Kvinne	Mann	Alle
Bare gange/sykkel	11	10	10
Bare bilfører	28	53	40
Bare bilpassasjer	5	1	3
Bare med kollektive transportmidler	32	20	26
Først bil som fører, så noe annet	5	6	6
Først gang/sykkel, så noe annet	4	3	4
Først kollektivt, så noe annet	12	7	10
Først bilpassasjer, så noe annet	4	1	2
Sum	101	101	101
Antall	3294	3265	6559

\*\*\* signifikant for  $p < 0.001$ , kji kvadrat-test

Hovedforskjellen på kvinner og menn er at mens mer enn halvparten av alle menn bruker bilen gjennom hele dagen, er det ikke mer enn en drøy fjerdedel av kvinnene som har et slikt mønster for de daglige reisemåter, tabell 7.7. En tredje-

del av kvinnene og en femtedel av mennene er monobrukere av kollektive transportmidler, mens det er omtrent like store andeler som går eller sykler hele dagen. Samlet varierer kvinnene transportmiddelbruken mer over dagen enn menn.

Den høye andelen monobrukere med bil blant menn antyder at de har større valgmuligheter enn kvinner når det gjelder geografiske reisemål. Som jeg viste i analysen av geografisk orientering, har menn et mer ytreorientert mønster. Disse analysene forteller imidlertid ikke om bilbruken er et resultat av en spredt lokalisering av aktiviteter, eller om biltilgangen har muliggjort valg av spredte aktiviteter. Intervjuene i Dagtrans viste at de aller fleste menn hadde bil tilgjengelig som grunnlag for valg både av bolig og arbeid (Hjorthol m fl 1990).

Ved siden av større geografiske valgmuligheter kan menns høye monobruk av bil tyde på at det fins flere vanebilister blant dem enn blant kvinner. Andre undersøkelser viser at de som bruker bil til det meste ikke har kjennskap til alternative reisemåter (Hjorthol m fl 1990, Brög 1991). De skaffer seg ikke informasjon om bussruter og tider for kollektivtransport. Det betyr at de "velger" bil uten å ha tatt alternativer med i betraktning. Dermed kan det vanskelig kalles et rasjonelt valg i vanlig betydning av begrepet. Mange menn kjenner dårlig til den transportmessige siden av sin by som ikke har med vegsystemet for bil å gjøre.

Kjønnsforskjellene i de daglige reisemåtene har også betydning for hvordan kvinner og menn erfarer hverdagslivet og hvilke inntrykk de får fra omgivelsene. Mer enn halvparten av alle menn ser byen og bylivet fra sin plass bak rattet. Det betyr at mange menn er fraværende i bybildet, når vi tenker på det som foregår utendørs. De er skjult inne i sine biler, og kan ses bare på veg til og fra bilen. Som bilpassasjerer får kvinner mindre erfaring med bilkjøring enn menn, noe som kan bety at de blir mer usikre trafikanter og opplever bilkjøring i by som mer problematisk enn det menn gjør (jfr kapittel 5). På den andre siden gjør kvinners erfaring som kollektivtrafikanter dem mindre avhengige av bil, nettopp fordi de har kunnskap om og vet hvilke muligheter det kollektive tilbudet gir. Variasjon i bruk av transportredskapene har også som konsekvens at det ikke dannes så sterke vaner. Kvinners mindre bruk av bil gjør dem også mer synlige i bybildet og i sitt nærmiljø.

### 7.5.3 En samlet analyse av bilbruk

Analysen foran viser at det er store forskjeller mellom kvinner og menn når det gjelder bilbruk. Kan man forklare forskjellen i kvinners og menns bilbruk ut fra forskjeller i yrkesstatus, familietyper eller andre variabler? Tidligere analyser har vist at de med høy status bruker bil oftere enn de med lav yrkesstatus (Hjorthol 1990a). Forsvinner forskjellen mellom kvinner og menn når det kontrolleres for deres forskjellige yrkesposisjon?

Studier av bilbruk over hele dagen er tidligere ikke gjort systematisk, men jeg vil anta at forklaringsvariablene for bilbruk vil forsterkes ved en analyse av ensidig bilbruk gjennom hele dagen. For å gjøre dette har jeg gjort en logistisk regresjonsanalyse (se beskrivelse kapittel 2) av hvilke faktorer som har betydning for om man bare bruker bil i forhold til om man bruker andre reisemåter.

Ved siden av kjønn er familietype, yrkesstatus, alder og bydel trukket inn som forklaringsvariabler i den multivariate analysen. For å undersøke effekten av kjønn alene i forhold til effekten av de andre variablene, har jeg først gjort en analyse der kjønn inngår som eneste uavhengige variabel. Sammenliknes denne analysen med analysen som inkluderer alle variablene, viser det seg at estimatet for effekten av kjønn reduseres relativt lite (fra 1,07 til 0,85, vedleggstabell 7.4). Reduksjonen kan hovedsakelig tilskrives forskjeller i kvinners og menns yrkesstatus.

Ser man samlet på de variablene som er med å betinge at personen bare bruker bil, viser det seg at bilbruk har en klar sammenheng med yrkesstatus. Grupper med høy yrkesstatus har høy bilbruk gjennom hele dagen. De med høyest yrkesstatus har signifikant hyppigere monobruk av bil enn både arbeidere, lavere funksjonærer og funksjonærer fra mellomsjiktet. Men de estimerte parametrene viser at kjønn er mer utslagsgivende for bilbruk enn yrkesstatus er. Forskjellen mellom kvinner og menn er større enn forskjellen mellom yrkesgrupper.

Monobruk av bil har også sammenheng med alder. Aldersgruppen mellom 45 og 55 år har høyere bilbruk enn de som er mellom 18 og 25 år. Enslige har mindre bilbruk over hele dagen enn barnefamilier. Her finner vi ingen signifikant forskjell mellom dem som tilhører familier med barn under eller over 13 år.

Uansett kjønn, status, familiefase og alder, er bosatte i sentrum og indre soner i mindre utstrekning monobrukere av bil enn de som bor i ytre bydeler. Både tilbudet på kollektivtransport, vanskeligere parkeringsforhold, de mange tilbudene og dermed korte avstander i forhold til i ytre bydeler, gjør at bilen blir både mindre anvendelig og nødvendig.

Ser man samlet på disse variablene, kan man si at den typiske monobruker av bil er mann (54 prosent)<sup>7</sup>, høyere funksjonær (60 prosent), gift eller samboende og med barn (51 prosent), bosatt i en av de ytre bydelene (45 prosent) og mellom 45 og 55 år gammel (49 prosent). Høyst sannsynlig har husstanden to biler. For denne mannen er det ikke noe spørsmål om hvilket transportmiddel han skal bruke. På jobben har han sannsynligvis gratis parkeringsplass og hjemme garasje. Kollektivtilbudet kjenner han antakelig lite til.

Motsatsen til den mannlige monobrukeren er kvinne (28 prosent)<sup>8</sup>. Hun er enslig (32 prosent), gift eller samboende uten barn og bor i indre by (30 prosent). Hun er under 25 år (24 prosent) og er lavere funksjonær (30 prosent). I sitt hverdagsliv bruker hun sjelden bil. Det er ikke sikkert at familien har bil. Cirka en tredjedel i de indre bydeler tilhører husholdninger uten bil. Hun går eller sykler til arbeidet, og skal hun på besøk til venner andre steder i byen eller på tur i marka, bruker hun kollektive transportmidler. Dersom husholdet har bil, blir den som regel bare brukt til fritidsaktiviteter når ektefellene er sammen, og han kjører.



## 7.6 Opplevelse av hverdagslivets reiser

### 7.6.1 Ulike aspekter ved reisene

Resultatene fra analysene foran i dette kapitlet viser at for mange er hverdagslivet preget av rutiner og at hverdagslivets reiser er gjentakende. Dataene forteller imidlertid ikke noe om hvordan reisene oppleves, hvilken mening de har i kvinners og menns hverdagsliv. Når kvinners og menns hverdagsreiser er såpass forskjellige som de er skulle man også kunne tro at de oppleves ulikt. Kvinners reiser er mer sammensatte, både når det gjelder formål og reisemåte, noe som kan tyde på at kan oppleves mer krevende enn menns. Samtidig foregår en større del av kvinners reiser innenfor egen bydel eller til sentrale bydeler enn det menns gjør, noe som viser mindre romlig utstrekning.

Sett fra Lefebvres perspektiv kan reisenes rutinemessige karakter oppleves fremmedgjørende, som noe som ligger utenfor ens kontroll, noe som må gjøres, men som ellers har liten mening i ens tilværelse. Ser en denne delen av hverdagslivet fra Giddens synspunkt, kan reisen, den som stadig gjentas, være med på å bekrefte en viss trygghet i tilværelsen. Man tar for eksempel den samme bussen hver dag, treffer stort sett de samme menneskene på holdeplassen, er på nikk med dem, og får kanskje også den samme sitteplassen. Eller man kjører i sin egen bil og utvikler egne små rutiner på veg til jobb. Hører nyheter og musikk, leser litt i avisen mens en venter i kø osv. Barn sosialiseres inn i disse rutinene ved å bli kjørt til barnehagen eller til dagmamma, senere til diverse fritidsaktiviteter. De fleste utvikler vaner knyttet til dagliglivets reiser. Innenfor husholdet skapes det gjerne mønstre av reiseaktiviteter for å holde "familiebedriften" gående. Det oppstår avhengighet mellom familiens medlemmer for å klare å gjennomføre hverdagslivets reiseprogram (Hjorthol m fl 1990). Dagliglivets reiser kan ha ulike karaktertrekk – både fremmedgjørende, grå og rutinepregete eller være mer preget av opplevelse, slik som Lash og Urry (1994) nevner. Selv om dagliglivets reiser for en stor grad er rutinisert, kan de likevel muligens oppleves som et pusterom i tilværelsen.

Hvordan de daglige reisene oppleves og hvilken mening de gir i hverdagen, fins det ingen tidligere norske undersøkelser av, og som jeg sa innledningsvis, er dette interessant i forhold til tiltak for å redusere omfanget av reiser, især med bil. Det er også interessant å undersøke forholdet mellom hvordan man reise og hvordan disse oppleves. Som jeg har påpekt, har det meste av forskningen om de daglige reisene dreid seg om studier av gjennomføring av selve reisen. I en undersøkelse høsten 1993 ble derfor opplevelse av reisen som tema tatt opp<sup>9</sup>.

I denne undersøkelsen skulle respondentene forholde seg til følgende fire påstander<sup>10</sup>:

*"Jeg liker de daglige reisene, de skaper variasjon i dagliglivet"*

*"Jeg liker å reise fordi det gir meg følelsen av å være aktiv".*

*"Jeg liker de daglige reisene fordi de gir meg anledning til å slappe av"*

*"Jeg synes de daglige reisene er slitsomme".*

De to første spørsmålene dreier seg om å framheve reisen som en ønsket aktivitet i seg selv – altså ikke bare som et middel til å oppnå andre mål eller hensikter. Reisen knyttes til noe positivt og innholdsrikt, til noe som gir mening i seg selv. En slik opplevelse av de daglige reiser kan være et uttrykk for at en liker å kjøre bil eller trikk, for den saks skyld. Det kan også være slik at man setter pris på selve reisen, på det å være underveis og kunne se og oppleve ulike deler av byen (selv om den kanskje gjentas med jevne mellomrom). Den positive holdningen kan også ha sammenheng med hva hensikten med reisen er. Reiser en for å gjøre et eller annen som er morsomt, spennende eller hyggelig, vil det antakelig “smitte” over på det forholdet en får til reisen. Oppfatningen av at de daglige reiser skaper variasjon i ens dagligliv og gir en følelsen av å være aktiv, kan også være et tegn på at hverdagslivet ellers er relativt begivenhetsløst. Arbeidet kan være rutinepreget, lite engasjerende og givende, dersom en har arbeid, eller ens sosiale liv er forholdsvis fattig på opplevelser.

Når man setter pris på de daglige reisene fordi man kan slappe av, tyder det på at man enten har det så hektisk at det å reise oppleves som rekreasjon, eller at reisene foregår utenom kø- og rushtider. Det rekreative elementet noen finner i hverdagslivets reiser, peker også i retning av det positive ved rutinen. Kan man slappe av, er det trygghet i aktiviteten. Rekreasjonsaspektet ved de daglige reisene er med på å gi det som Giddens kaller ontologisk trygghet.

Når man synes at de daglige reisene er slitsomme, er det et signal om at det rutinemessige oppleves ubehagelig, noe man gjerne kunne ha vært foruten. Reisen blir en ytterligere stressfaktor i en ellers krevende hverdag. Den kontrollerer og fremmedgjør hverdagslivet slik Lefebvre hevder.

Hva er det som er med på å skape oppfatninger om de daglige reisene?

Kvinner og menn har ulike typer reiser, geografisk orientering og reisemåter. Som jeg har vist har kvinner mer komplekse reisemønstre enn menn. De kombinerer arbeidsreisen med flere gjøremål, og de varierer transportmiddelbruken i mye større utstrekning. Fra Lefebvres synspunkt kan en hevde at kvinners reiser er mindre rutinepreget enn menns og dermed mindre fremmedgjørende. Tar man imidlertid Giddens utgangspunkt, vil kvinners reiser være mindre trygghets-skapende enn menns.

Opplevelsen av og holdninger til de daglige reiser vil også være et resultat av de hverdagserfaringer man har gjort med det å reise (jfr Schütz foran). I dette tilfellet betyr det blant annet om man reiser kollektivt eller bruker bil. Indikatoren på denne erfaringen i undersøkelsen er antall bilreiser og kollektivreiser intervju-personen hadde dagen før intervjuet.

Positive eller negative holdninger til de daglige reisene vil også ha sammenheng med hva hverdagen ellers er fylt med, og hvor mye som skal gjennomføres. Er man yrkesaktiv, er det kanskje ikke så attraktivt å reise (i det daglige) for å oppleve noe, dessuten må en da ofte reise i rushtida. Har man et interessant arbeid, er det antakelig ikke reisene som gir en følelsen av å være aktiv og heller ikke reisene som skaper mest variasjon i hverdagen. Jeg antar derfor at yrkesaktivitet og yrkesstatus vil være med på å skape oppfatninger om de daglige reisene.

Alder vil være en indikator på fase i livet, som forteller hvor hektisk eller begivenhetsfylt det er. Hypotesen er avtakende aktivitet med økende alder. Inntekt kan være en forklaring på hvordan reisen oppleves, fordi den kan gi grunnlag for kjøp av behagelige transportmåter, som for eksempel taxi.

Bosted i byen kan være en indikator både på klasse- eller statustilhørighet og på det kollektive transporttilbudet. Som jeg viste i kapittel 6, er det fremdeles klare status- eller klassemessige forskjeller mellom øst og vest, både i indre og ytre sone. Det er en større andel høystatusgrupper i vestlige og nordlige bydeler og tilsvarende lavstatusgrupper i østlige og sørlige bydeler. Kollektivtilbudet er (undersøkelsen ble gjort i 1993 før sammenknyttingen mellom øst og vest var fullført) bedre i de østlige delene av byen enn på vestkanten.

Tabell 7.8 viser hvilke oppfatninger kvinner og menn har i forhold til de ulike aspektene ved det å reise.

Tabell 7.8: Andel kvinner og menn som er helt og litt enige i påstander om de daglige reisene. Oslo, 1993. Prosent

Påstand	Kvinner	Menn	Alle
Jeg liker de daglige reisene, de skaper variasjon i dagliglivet	48	47	48
Jeg liker å reise fordi det gir meg følelsen av å være aktiv	46	41	43
Jeg liker de daglige reisene fordi de gir med anledning til å slappe av	49	43	46
Jeg synes de daglige reisene ofte kan være slitsomme ***	47	32	41
Antall	514	443	957

\*\*\* signifikant for  $p < 0,001$ , kji-kvadrat-test

I underkant av halvparten av befolkningen i Oslo er helt eller litt enige i at de daglige reiser skaper variasjon i hverdagslivet og at det gir dem følelsen av å være aktiv. Det er ingen signifikant forskjell på kvinner og menn.

Disse to egenskapene ved de daglige reiser, at de skaper variasjon i dagliglivet og at de gir en følelse av å være aktiv, viser at reisene er noe mer enn bare ren rutine og et nødvendig onde for en del av befolkningen. Selv om de kan være nødvendige, har de likevel en positiv side ved seg for nesten halvparten av befolkningen. Dette kan tyde på at reiser som en del av hverdagslivet oppleves mindre fremmedgjørende og rutinepreget enn det Lefebvre og Giddens mener, og at de har mer av det opplevelsesmessige preget som Lash og Urry hevder.

## 7.6.2 Rekreasjon

I underkant av halvparten (46 prosent) sier at de liker de daglige reisene fordi de gir en mulighet til å slappe av. Heller ikke her er det forskjeller på kvinner og menn.

Å oppleve hverdagsreisene som et pusterom, som en rekreasjonsmulighet kan ha sammenheng med opplevelsen av en viss form for trygghet. Hverdagsreisen blir den pausen hvor ingenting kreves og hvor en kan være i fred for ytre mas. En kan la seg transportere og slippe å yte. De som gir uttrykk for at de liker de daglige reisene fordi de da kan slappe av, skulle en kunne tro var personer med et visst tidspress, men ikke så mye at reisen betraktes som et nødvendig onde som må

gjøres kortest mulig. Å kunne slappe av betyr også at en ikke har ansvar for selve transporten. Jeg vil derfor forvente at de som reiser kollektivt vil gi uttrykk for denne holdningen oftere enn de som kjører bil.

For å undersøke om denne reisemåten har betydning, har jeg gjort en multivariat analyse, der alder, bosted, yrkesaktivitet og inntekt i tillegg til kjønn og reisemåter er trukket inn. Den viser at det å sette pris på de daglige reisene fordi de gir mulighet for å slappe av er mer vanlig blant dem som reiser kollektivt enn blant dem som reiser med bil (vedleggstabell 7.5). Holdningen er vanligere dess flere kollektivreiser vedkommende hadde dagen før intervjuet fant sted. Antall bilreiser betyr ingenting for om en har denne holdningen eller ikke. Tilbøyeligheten til å være enig i denne påstanden stiger med økende alder. Det kan bety at det heller er slik at folk uten tidspress setter pris på å kunne slappe av på reisen enn de som er presset i tid. Yrkesaktivitet har imidlertid ikke signifikant betydning for om en oppfatter hverdagsreisen rekreativt. Hovedsaken for å ha et positivt forhold til dette aspektet av reisen er reisemåten. Man slapper bedre av når man reiser kollektivt enn når man bruker bil (jfr også kapittel 5).

### 7.6.3 Belastning

I overkant av 40 prosent synes hverdagsreisene er slitsomme. Mens nesten halvparten av kvinnene er av denne oppfatningen er ikke mer enn en tredjedel av mennene det. Opplevelsen av at de daglige reisene ofte er slitsomme kan ha sammenheng med måten en reiser på, at en for eksempel må skifte transportmiddel på en og samme reise, at transportmidlene ikke er i rute, slik at det blir lang ventetid, at det er køkjøring og problemer med å finne parkeringsplass osv. Reisene kan også oppleves som slitsomme dersom en har dårlig tid, og en skal kombinere flere gjøremål i forbindelse med reisen. Flere kvinner enn menn har gjøremål i forbindelse med arbeidsreisen, og de bruker kollektivtransport, som betyr ventetid og skifte av transportmiddel, oftere enn menn. Reisene kan muligens også oppleves som mer slitsomme dersom det er mange av dem og det er reiser det ikke er snakk om å velge bort, men som er tvungne eller obligatoriske.

Det er mer typisk for kvinner enn for menn å oppfatte de daglige reisene som slitsomme også når det kontrolleres for antall reiser med henholdsvis bil og kollektive transportmidler (vedleggstabell 7.6). At kvinner har en annen oppfatning enn menn når det gjelder denne siden ved de daglige reiser kan ha sammenheng med at kvinners og menns reisehensikter er forskjellige. Kvinners reiser er mer knyttet til reproduksjonssfæren og har med innkjøp av dagligvarer, følging og henting av barn osv å gjøre. Menns reiser er mer knyttet til produksjon, arbeids- og tjenestereiser, og som nevnt, et enklere reisemønster. De har også flere fritidsreiser enn kvinner har. På disse reisene er det bare en selv man skal ta hensyn til. Dette kan være en forklaring på at kvinner oftere enn menn synes de daglige reiser er slitsomme.

Noen av de samme forklaringene kan også gjelde oppfatningen av at de daglige reisene er slitsomme avtar med økende alder. De obligatoriske reisene blir færre dess eldre en er, og det kan se ut til at det først og fremst er disse som gjør dagliglivets reiser anstrengende, både fordi de ofte må gjøres innenfor korte tidsfrister og fordi de innebærer fysiske krav, som innkjøp av dagligvarer og følelsesmessige påkjenninger som det å følge og hente barn i barnehage.

Det kan også se ut til at de som bor i de sørlige deler av byen opplever de daglige reiser som mer slitsomme enn de som bor andre steder i byen. Dette er et område av byen som er dårlig dekket både med hensyn til arbeidsplasser og ulike typer service. De daglige reisene må derfor i større grad enn for andre områder av byen gå ut av bydelen, og de blir derfor lengre og kanskje også mer kompliserte i form av skifte av transportmidler.

## 7.7 Oppsummering og konklusjon

De daglige reisene gjenspeiler hverdagslivets oppdeling og fragmentering, som både Giddens og Lefebvre er opptatt av i sine analyser av hverdagslivet. Skillet mellom bolig og arbeid, skillet mellom arbeidstid og fritid er det som danner grunnlaget for det moderne urbane hverdagsliv. Produksjon og reproduksjon blir dermed viktige begreper når hverdagslivets reiser skal analyseres. Kombineres Lefebvres inndeling av hverdagslivets tilværelse i kontraktsfestet tid, tvungen tid og fri tid med begrepene produksjon og reproduksjon, kan hverdagslivets reiser klassifiseres etter et slikt skjema. Reisene faller i tre hovedtypologier, med om lag en tredjedel i hver; den første tilhører kombinasjonen kontraktsfestet tid/produksjon (for eksempel arbeidsreiser), dernest reproduksjon/tvungen tid (for eksempel omsorgsreiser) og til sist reproduksjon/fri tid (fritidsreiser).

De daglige reisemønstrene varierer mellom kvinner og menn. Kvinners reiser er mer knyttet til reproduksjon enn menns. Innenfor reproduksjonen har kvinner flere reiser knyttet til den tvungne tiden enn menn, som har flere av sine reproduksjonsreiser knyttet til den frie tiden. Menn har mesteparten av sine reiser knyttet til produksjon innen den kontraktsfestede tid. Deres aktivitetetsmønster er mer ensidig arbeidsstyrt, mens kvinner har mer komplekse mønstre, hvor både arbeid og reproduksjon inngår. De mest komplekse mønstrene finner en blant yngre kvinner med høy yrkesstatus og barn, minst komplekse blant eldre mannlige arbeidere. Hverdagslivets rutiner blir enklere blant eldre enn blant yngre og blant dem med lav yrkesstatus.

Tidsaspektet ved kvinners reiser kjennetegnes ved høy periodisitet og en kopling av de lineære og det sykliske tidsordningssystem. I stedet for å reise rett til arbeidet hjemmefra eller rett hjem etter jobben, er det flere kvinner enn menn som kombinerer denne reisen med andre gjøremål. Disse andre gjøremålene er i første rekke innkjøp eller følge eller hente barn, tvungen tidsbruk knyttet til reproduksjon. Ved siden av at dette betyr en sterk binding i tid, medfører det også betydelige romlige bindinger.

Bruk av byen, den romlige dimensjonen, har fått tre verdier; lokalorientering, dvs bruk av egen bydel, sentrumsorientering og ytreorientering, som betyr at mye av ens aktiviteter foregår i de ytre bydeler eller i omegnskommunene. Det er klare kjønnsforskjeller når det gjelder den romlige praksis. Kvinner er mer lokalorientert og sentrumsorientert enn menn, som på sin side er mer ytreorientert. Dette har blant annet sammenheng med kvinners dårligere tilgang på bil slik at de blir mer avhengige av de lokale tilbudene og av kollektivtransport, som i stor grad er sentrumsrettet.

De som har barn er også mer lokalorientert enn de som ikke har det. Å reise med barn i hverdagen mer enn høyst nødvendig er noe foreldre forsøker å unngå (Hjorthol m fl 1990). Barnefamilier opplever et større tidspress enn andre, og av den grunn kan det også være slik at de velger reisemål for nødvendige ærend så nær boligen som mulig. Tidsknapphet kan være en faktor som kan være med på å forklare lokalorientering.

Knapphet på ressurser kan være en annen forklaringsfaktor. Folk med høystatusyrker er mindre lokalorientert enn arbeidere. Dette kan både ha med tilgang til bil å gjøre, men også at de har andre typer aktiviteter som ikke fins i nabolaget (Mitchell 1983).

Ved siden av disse individuelle kjennetegnene som er med på å si noe om lokalorientering, har bydelen en klar betydning for befolkningens tilbøyelighet til å være lokalorientert. De som bor i sentrum og indre bydeler er klart mer lokalorientert enn de som bor i de ytre bydeler. Her fins både arbeidsplasser, kulturinstitusjoner, alle mulige typer servicetilbud, noe som gjør området mer komplett enn hva de ytre områdene kan karakteriseres som. Byutviklingen med boligområder med begrensede muligheter både for arbeid, fritidsaktiviteter og forskjellig nødvendige sevicetilbud, reduserer befolkningens lokalorientering. Dette viser seg mest tydelig i de sørlige og sørøstlige områdene av byen.

Analysen av den romlige praksis viser kjønnsforskjeller som demonstrerer ulikhet i tilgjengelighet til byområdet som helhet. De ytre drabantbyområdene kan fremdeles karakteriseres som feminine (Saegert 1980), selv om ikke kvinnene som bor der er "låst" til disse områdene på samme måte som i tidligere tider. Men det er klare kjønnsforskjeller i bruk av eget område til ulike aktiviteter i disse bydelene. Også i de indre bydelene er det en tendens til at menn er mer mobile eller har større rekkevidde ut av egen bydel.

En økende spredning av arbeidsplasser i byen og omegnskommunene og satsing på vegutbygging betyr at både behovet for bil og tilrettelegging for bilbruk øker. Samtidig er det kollektive transporttilbudet mot sentrumsområdet relativt godt, særlig fra øst. Sammenknyttingen av banesystemene i øst og vest har også bedret muligheten for å reise kollektivt. Likevel er det nesten halvparten av byens befolkning som bruker bilen gjennom hele dagen, og bruken varierer mellom befolkningsgruppene, især mellom kvinner og menn. Menn er oftere monobrukere av bil enn kvinner, også når det er kontrollert for effekten av yrkesstatus, bosted i byen, familiesituasjon og alder.

Geografisk orientering og tilgang til transportredskaper ser ut til å ha en sammenheng. Menn i 40–50 årsalderen har best tilgang til bil. I hovedsak er dette de samme gruppene som er minst lokalorientert i sine aktiviteter, de bruker tilbud innenfor et stort geografisk område. Dette er en gruppe som har tilpasset sitt aktivitetsmønster til den spredte by. Og dette virker gjensidig forsterkende. Høy mobilitet hos disse gruppene gjør det mulig å lokalisere arbeidsplasser langt fra boligområdene, og store avstander mellom bolig og arbeid krever høy grad av bevegelighet. Det går ut over dem som ikke disponerer bil i samme utstrekning.

Analysene viser at kvinner oftere enn menn har et mer geografisk lokalt aktivitetsmønster og bruker sjeldnere bil gjennom hele dagen. Likevel har kvinner mer komplekse reismønstre enn menn. Hvordan ser dette ut når vi ser variablene

i sammenheng? Er det slik at menn er monobrukere av bil fordi deres geografiske orientering er mindre lokal enn kvinners, og er kvinner med komplekse reisemønstre like ofte monobrukere av bil som menn?

Tabell 7.9 viser at selv om kvinner og menn har den samme geografiske orienteringen, i dette tilfelle lokal, er menn i større grad enn kvinner monobrukere av bil. Det samme gjelder når begge har kombinasjonsmønstre som inkluderer både lønnsarbeid og henting og bringing av barn. Det betyr at menn har bedre "handlekraft" i form av biltilgang i gjennomføring av sitt hverdagsliv enn det kvinner har, selv om de fleste menn har mindre kompliserte reisemønstre enn kvinner.

Tabell 7.9: Andel monobrukere av bil blant kvinner og menn med lokal geografisk orientering og barneorientert reisemønster. Oslo, 1990. Prosent

Orientering og reisemønster	Bilfører hele dagen	
	Kvinner	Menn
Lokal orientering***	29	43
Antall lokal orientering	1117	811
Kombinasjon barn/arbeid***	49	71
Antall kombinasjoner barn/arbeid	211	150

\*\*\*signifikant for  $p < 0,001$ , kjiqvadrattest

Selv om de daglige reisene har rutinepreg, varierer opplevelsen av dem. Analysene som er gjort i dette kapitlet tyder på at nærmere halvparten har en positiv oppfatning av de daglige reisene.

Hverdagslivets reiser er en slags bekreftelse på at folk er samfunnsmessig aktive. Gjennom sine rituelle mønstre gir de et "bevis" på en form for samfunnstilhørighet som kan oppleves slitsomt eller som noe en ikke reflekterer særlig over når en er i sin mest reiseaktive fase av livet. Ved nedtrapping av ens reiseaktivitet (og samfunnsaktivitet) får de derimot en større betydning for ens hverdagsliv. Eldre og de som har lav inntekt har større glede av reisen som aktivitet enn de som har høy inntekt og lav alder. Kvinner og yngre mennesker synes reisene er mest slitsomme. Det kan ha sammenheng med kompleksiteten i deres reisemønstre og mulig tidspress.

Opplevelsen av de daglige reiser har karakter av både å være rutinepreget og å gi opplevelse av variasjon og aktivitet. Kjennetegnet ved hverdagsreisene er at de gjentas, og at de dermed blir en del av det gjenkjennelige og "trygge" i tilværelsen. Reisen betyr et pusterom i dagliglivet (først og fremst for dem som reiser kollektivt), en kravløs sluse fra ett gjøremål til et annet.

Analysene i dette kapitlet viser hvor sentrale hverdagslivets reiser er både for å få gjennomført de daglige gjøremålene og også som en selvstendig aktivitet. For svært mange er reisemønstrene enkle og ukompliserte. Som jeg har vist, er det likevel ingen sammenheng mellom kompleksiteten på reisen og i hvilken utstrekning man bruker bil gjennom hele dagen. Den brukes antakelig ikke først og fremst av nødvendighet, men fordi den er tilgjengelig.

Økende bilbruk undergraver grunnlaget for et kollektivt transportsystem. Nedgang i passasjertallet betyr mindre inntekter for selskapene med reduksjon i tilbudet eller økning i billettprisene som sannsynlige konsekvenser. Økning i bilbruk betyr

mer trafikk på vegene og dårligere framkommelighet for busser og trikker. Resultatet er at de som av ulike årsaker ikke har bil, vil få et forverret reisetilbud ved at de andre kjører bil. Økning i bilbruk betyr at hastigheten på vegene går ned. Flere studier peker på at gjennomsnittshastigheten for biler i byenes rushtrafikk ikke er høyere enn hestevognene var det for hundre år siden (Flink 1975, Freund og Martin 1993). Mer biltrafikk betyr også økte barrierevirkninger og ulykkesrisiko for andre trafikanter. En konsekvens er at barn ikke kan ferdes i trafikken alene, og at sykling er for farlig før de har nådd en viss alder.

Grovt sett kan vi snakke om en mannlig og en kvinnelig aktivitetsorientering i bruk av byen. Mens den kvinnelige betyr geografisk lokal- eller sentrumsorientering og avhengighet av et kollektivt transporttilbud, er menns aktivitetsmønster preget av større geografisk spredning, monobruk av bil og relativt liten avhengighet av de kollektive tilbud.



## Vedleggstabeller

Vedleggstabell 7.1: Daglige reisehensikter mandag til fredag for kvinner og menn bosatt i Oslo etter familietype, yrke, alder og bostedssone. Oslo 1990. Prosent

Variabel	Arbeid/hjem		Arbeid/flere kombinasjoner		Arbeid/barn		Kombinasjon av fritid og innkjøp		Antall
	Kvinne	Mann	Kvinne	Mann	Kvinne	Mann	Kvinne	Mann	
<i>Familie</i>									
Enslig	54	59	26	28	-	1	20	13	1209
Enslig m/barn**	50	40	22	41	15	8	13	10	328
Par u/barn**	55	57	21	21	2	4	22	18	1730
Par barn 0–12***	32	54	18	27	34	14	16	4	1177
Par barn 13≥*	61	60	25	27	1	4	13	10	992
<i>Yrke</i>									
Arbeider***	56	65	22	26	7	4	14	5	894
Lav funksjonær	65	62	24	27	6	4	5	7	838
Mellom funksj**	56	61	28	29	10	7	6	3	1471
Høy funk/selvst	54	58	29	30	10	7	7	5	1127
<i>Alder</i>									
18–24*	48	56	39	34	3	1	10	9	567
25–34***	48	57	25	32	16	6	11	5	1452
35–44**	50	57	25	27	14	11	11	5	1223
45–54	64	61	23	27	3	5	11	8	904
55–64***	64	69	13	18	1	3	22	10	789
65+***	24	30	2	9	3	7	72	55	533
<i>Bosted</i>									
Sentrum	41	45	24	40	18	-	18	15	37
Indre vest	54	58	21	24	7	6	18	12	786
Indre øst*	58	50	21	33	7	4	14	14	394
Ytre vest/nord***	43	53	27	28	11	7	19	12	1531
Grorud	55	60	21	23	6	7	17	11	1475
Ytre sør/øst***	52	59	20	26	9	5	19	11	1245
Alle***	51	57	22	25	9	7	18	12	5468

\* Signifikant for  $p < 0.05$ , kji kvadrat-test

\*\* Signifikant for  $p < 0.01$ , kji kvadrat-test

\*\*\* Signifikant for  $p < 0.001$ , kji kvadrat-test

Vedleggstabell 7.2: Geografiske reisemønstre gjennom dagen mandag–fredag. Inntil tre reiser. Oslo 1990. Prosent

Reisestart og reisemål	Hverdager
Bare indre by	11
Fra indre til ytre og eventuelt tilbake	11
Bare ytre sone nord og vest	8
Ytre sone nord og vest til ytre, eventuelt retur	7
Ytre sone nord og vest til indre, eventuelt retur	12
Ytre sone nord og vest, både indre og ytre	1
Bare Grorud	8
Grorud til ytre, eventuelt retur	8
Grorud til indre, eventuelt retur	9
Grorud, både indre og ytre	2
Bare ytre sone sør og øst	4
Ytre sone sør og øst til ytre, eventuelt retur	8
Ytre sone sør og øst til indre, eventuelt retur	9
Ytre sone sør og øst, både indre og ytre	2
Sum	100
Antall	6531

Vedleggstabell 7.3: Andeler i ulike bostedsområder som har mesteparten av sine aktiviteter innenfor området, mandag til fredag etter kjønn, familie, yrkesstatus og alder. Bosatte i Oslo 1990. Prosent

Bosted	Sentrum	Indre sone vest	Indre sone øst	Ytre sone vest/nord	Grorud	Ytre sone øst/sør
<i>Kjønn</i>		**		***	***	***
Mann	54	47	44	23	26	11
Kvinne	60	57	49	33	32	25
<i>Familietype</i>				***	**	**
Enslig	(64)	52	49	23	23	8
Enslig m/barn	(50)	61	58	33	34	23
Par u/barn	(63)	53	42	24	24	16
Par/barn 0–12	(40)	53	45	33	37	23
Par/ barn 13>	(60)	42	47	31	29	22
<i>Yrke</i>				***	**	**
Arbeider	(50)	44	46	31	32	19
Lav funksj	(63)	52	47	28	27	14
Mellomfunksj	(62)	54	49	27	29	16
Høy funksj/selvst	(67)	54	49	20	26	11
Antall	25	492	216	516	499	497

\* Signifikant for  $p < 0.05$ , kjiqvadrat-test

\*\* Signifikant for  $p < 0.01$ , kjiqvadrat-test

\*\*\* Signifikant for  $p < 0.001$ , kjiqvadrat-test

Vedleggstabell .7.4 Logistisk regresjon av monobruk av bil (bruker bil gjennom hele dagen sett i forhold til andre reisemåter) på hverdager. Oslo 1990

Variabel	Estimert parameter	Standard-avvik	Signifikans-nivå
<i>Kjønn</i> <sup>1</sup>			
Kvinne (modell med kjønn som eneste avhengige variabel)	-1,0706	0,0525	0,0000
Kvinne (full modell)	-0,8530	0,0635	0,0000
<i>Bosted</i> <sup>2</sup>			
Ytre by vest/nord	0,6297	0,0885	0,0000
Groruddalen	0,6655	0,0901	0,0000
Ytre by sør/øst	0,5779	0,0926	0,0000
<i>Familietype</i> <sup>3</sup>			
Enslig	-0,3146	0,0907	0,0005
Enslig m/barn	-0,0695	0,1551	0,6539
Par uten barn	-0,1536	0,0893	0,0855
Par m/barn $\geq 13$ år	-0,1097	0,0986	0,2660
<i>Yrkesstatus</i> <sup>4</sup>			
Arbeider	-0,4992	0,0891	0,0000
Lavere funksjonær	-0,8027	0,0982	0,0000
Mellomfunksjonær	-0,7752	0,0788	0,0000
<i>Alder</i> <sup>5</sup>			
18–24 år	-0,6203	0,1357	0,0000
25–34 år	-0,0315	0,0934	0,7360
35–44 år	-0,0472	0,0941	0,6163
55–64 år	-0,2128	0,1094	0,0518
65 år +	-0,1720	0,1805	0,3406
Konstant	0,3429	0,1234	0,0055

N = 5190

-2 Loglikelihood 6497,531

Referansekategorier:

<sup>1</sup> Mann<sup>2</sup> Sentrum og indre soner<sup>3</sup> Par med barn 0–12 år<sup>4</sup> Høyere funksjonær og selvstendig næringsdrivende<sup>5</sup> 45–54 år

Vedleggstabell 7.5: Logistisk regresjon av å like de daglige reisene fordi de gir anledning til å slappe av. Oslo 1993

Variabel	Estimert parameter	Standard-avvik	Signifikans-nivå
<i>Kjønn</i> <sup>1</sup>			
Mann	-0,1142	0,1430	0,4244
Alder kontinuerlig	0,0134	0,0057	0,0185
Antall reiser med kollektivtransport	0,1609	0,0594	0,0068
Antall reiser med bil	0,0062	0,0388	0,8724
<i>Bosted</i> <sup>2</sup>			
Indre øst	0,3409	0,2361	0,1489
Ytre vest/nord	0,0433	0,2183	0,8429
Ytre øst	0,2947	0,2171	0,1747
Ytre sør	0,1009	0,2201	0,6465
<i>Yrkesaktivitet</i> <sup>3</sup>			
Yrkesaktiv	0,2481	0,2600	0,3401
Bruttoinntekt 1992	-0,0009	0,0006	0,1449
Konstant	-1,1137	0,4698	0,0178

N = 952

-2 Log likelihood = 1272,15

Referanse kategorier:

<sup>1</sup> Kvinne

<sup>2</sup> Indre vest

<sup>3</sup> Ikke yrkesaktiv

Vedleggstabell 7.6: Logistisk regresjon av opplevelsen at de daglige reisene ofte kan være slitsomme. Oslo 1993

Variabel	Estimert parameter	Standard-avvik	Signifikans-nivå
<i>Kjønn</i> <sup>1</sup>			
Mann	-0,5922	0,1496	0,0001
Alder kontinuerlig	-0,0427	0,0063	0,0000
Antall reiser med kollektivtransport	0,0376	0,0621	0,5444
Antall reiser med bil	-0,0094	0,0417	0,0827
<i>Bosted</i> <sup>2</sup>			
Indre øst	0,2182	0,2506	0,3839
Ytre vest/nord	0,2607	0,2354	0,2682
Ytre øst	0,3131	0,2321	0,1774
Ytre sør	0,6451	0,2347	0,0060
<i>Yrkesaktivitet</i> <sup>3</sup>			
Yrkesaktiv	0,0816	0,2786	0,7696
Bruttoinntekt 1992	-3,3E-05	0,0005	0,9426
Konstant	1,2361	0,4942	0,0124

N = 952

-2 Log likelihood = 1165,66

Referanse kategorier:

<sup>1</sup> Kvinne

<sup>2</sup> Indre vest

<sup>3</sup> Ikke yrkesaktiv

## Fotnoter

---

<sup>1</sup> Hvor stor variasjon det er i de daglige gjøremålene over tid fins det få opplysninger om både i tidsnyttingsundersøkelsene og i reisevaneundersøkelsene. Men omfang av fritidsaktiviteter utenfor hjemmet og økingen i fritidsreiser tyder på en viss variasjon over uka (Haraldsen og Kitterød 1992, Hjorthol m fl 1990, Vibe og Hjorthol 1993). Det peker mot et ukentlig rutinemønster snarere enn et daglig. Data fra reisevaneundersøkelsen tar utgangspunkt i en dags reiser, slik at en går glipp av de ukentlige individuelle variasjonene, og man må nøye seg med aggregerte tall.

<sup>2</sup> Dataene er hentet fra etterundersøkelsen 1990. Analysene gjelder for de som har reist uansett hvor mange reiser de har. Av analysetekniske hensyn registreres ikke mer enn inntil tre reiser. Det betyr at disse analysene ikke gir alle detaljer som dataene inneholder.

<sup>3</sup> I reisevaneundersøkelsen fra Oslo/Akershus 1990/91 var det 12 prosent som ikke reiste dagen før intervjuet ble foretatt. Mer enn halvparten av disse sa at de ikke hadde behov for å reise eller at det ikke var noen spesiell grunn til at de ikke reiste. Omtrent en fjerdedel av dem reiste ikke fordi de var syke.

<sup>4</sup> Siden dette er et tverrsnittsmateriale, er det ikke helt korrekt å gjøre en slik tolkning. Det kan være at det som observeres er knyttet spesielt til denne kohorten menn. Man kan ikke vite om de yngre eller eldre kohortene vil få eller har hatt det samme mønsteret.

<sup>5</sup> Analysene er basert på data fra etterundersøkelsen 1990. Analysen gjelder for dem som har reist uansett hvor mange reiser de har. Av analysetekniske grunner registreres ikke mer enn inntil tre reiser. Det betyr at analysene ikke gir alle detaljer dataene inneholder.

<sup>6</sup> Tilsvarende analyse har ikke blitt gjort av tidsnyttingsdataene fra 1990-91.

<sup>7</sup> Prosenttallene i parantesene angir de høyeste verdiene for bilbruk på de forskjellige variablene.

<sup>8</sup> Prosenttallene i parantesene angir de laveste verdiene for bilbruk på de forskjellige verdiene.

<sup>9</sup> Undersøkelsen ble gjennomført av TØI, og respondentene ble blant annet bedt om å ta stilling til en del påstander om opplevelsen av de daglige reisene. Intervjupersonene besto av 1057 tilfeldig utvalgte personer mellom 18 og 65 år bosatte i Oslo. Undersøkelsen er beskrevet i kapittel 2.

<sup>10</sup> Det er fem svarkategorier; helt enig, litt enig, verken enig eller uenig, litt uenig og helt uenig.

## 8. Utvikling av arbeidsreiser i Oslo-Akershus fra 1977 til 1990 med vekt på endring i bilbruk

### 8.1 Innledning og problemstilling

Analysene i forrige kapittel viste at rundt en fjerdedel av alle reiser er arbeidsreiser og at lønnsarbeid inngår i omtrent halvparten av hverdagslivets reise-mønstre. Arbeidsreisen er sentral både i forhold til den enkeltes og husholdets organisering av hverdagslivet og som planleggingspremiss. Hvor, når og på hvilken måte arbeidsreisen foregår, legger føringer på mulighetene for andre aktiviteter. Bosted i byregionen og tilgang på transportmidler er med på å betinge hvor det er mulig å velge arbeid og det tidsmessige omfanget av det.

Arbeidsreisen er koplingen mellom arbeidsplasser og boliger og viser dermed skillet og sammenheng mellom offentlig og privat, mellom produksjon og reproduksjon. I diskusjonen i kapittel 3 pekte jeg på at etterkrigstidens byplaner gjenspeilet datidens ideologi og praksis med hjemmeværende husmødre og med mannen som hovedforsørger. Det romlige uttrykket for denne kjønnsmessige arbeidsdelingen kommer til syne gjennom det fysiske skillet mellom områder brukt til boliger og arealer brukt til lønnsarbeid, og som krever ressurser som tid og transport for å overskride.

De sosiale aspektene som er knyttet til produksjon og reproduksjon uttrykkes gjennom arbeidsreisen. Arbeidsreisen reflekterer dermed sider ved kvinners og menns posisjon både innenfor arbeidsmarkedet og innenfor husholdet. Det kommer til uttrykk gjennom arbeidsreisens romlige og tidsmessige dimensjoner og i forhold til bruk av transportmidlene. Den romlige dimensjonen uttrykkes gjennom avstander og lokalisering av boliger og arbeidsplasser, og viser i hvilken utstrekning kvinner og menn utnytter det samme geografiske arbeidsmarkedet likt. I kapittel 3 tok jeg utgangspunkt i Harveys bruk av begrepene tilgjengelighet, bruk, kontroll og produksjon for å relatere disse til Lefebvres praksisbegrep. Når det gjelder arbeidsreisen vil tilgjengelighet bli avhenge av transportmulighet og tilgjengelig tid. Harveys begreper er aktuelle i denne sammenhengen, og kan oppfattes som en suksessiv forutsetning for hverandre. Ulik tilgjengelighet til (det geografiske) arbeidsmarkedet kan skape ulikhet i bruk (deltakelse), som igjen gir forskjeller i kontroll (valgmuligheter) og produksjon (erobring av nye yrkesområder).

Ved siden av selve tidsbruken på reisen, viser den tidsmessige dimensjonen også i hvilken utstrekning arbeidsreisen er en tidsmessig kontinuerlig enhet eller om den er oppstykket av gjøremål underveis. Kvinners sterkere tilknytning til et syklisk tidsordningssystem og hyppigere periodisitet i gjøremål, vil også kunne prege deres arbeidsreiser på en annen måte enn menns (jfr kapittel 4). Ulikheter i

kvinner og menns posisjon uttrykkes også gjennom transportmiddelbruk, dvs fordeling av private ressurser innenfor husholdningen, arbeidsmarkedsrelaterte incitamentter knyttet til bruk av bil, og bruk av kollektive konsummidler og deres egnethet til arbeidsreiser for kvinner og menn. Forskjellige holdninger til bil og kollektive transportmidler vil også kunne skape ulikt grunnlag for bruk av transportmidlene på arbeidsreisen (jfr kapittel 5).

Et viktig grunnlag for å studere endringer i omfang og sammensetning av arbeidsreisene er å undersøke hva som skjer på arbeidsmarkedet. Mens menns yrkesaktivitet har vært relativt stabil i hele etterkrigsperioden, har kvinners forhold til arbeidsmarkedet endret seg betydelig. I forhold til menn er kvinner "nye" på det lønnete arbeidsmarkedet. Kvinners yrkesaktivitet steg raskt på 70-tallet (Bjørn 1981). Særlig økte småbarnsmødrene sin yrkesdeltakelse, spesielt i løpet av 80-tallet (Ellingsæter 1987, 1995). Mange kvinner startet med deltidsarbeid. Dette var dels en tilpasning til familiesituasjonen med dobbeltarbeid og mangel på offentlig barnetilsyn og dels et svar på det arbeidsmarkedet kunne tilby.

Kvinnenes sterkere inntreden på det lønnete arbeidsmarkedet betydde en klarere synliggjøring av dem også i trafikkbildet. Gjennom arbeidsreisene ble de trafikanter i bybildet også i rushtidene, og de gifte kvinnene kom i et begynnende "konkurransforhold" til mannen om familiens bil. Kunnskapen om utviklingen av kvinners arbeidsreiser vil vise både hvilke romlige (geografiske) muligheter kvinner har hatt og har på arbeidsmarkedet i forhold til menn og hvordan utviklingen av tilgang til transportmidler har vært for kvinner i forhold til for menn.

I forhold til de fleste andre reiser er arbeidsreisen den som både romlig og tidsmessig er mest bundet. På aggregert nivå har derfor arbeidsreisene store samfunnsmessige konsekvenser fordi de foregår konsentrert i tid og rom og krever stor kapasitet både av veg- og kollektivsystemet. Kunnskap om endringer i kvinner og menns arbeidsreiser, både antall, hvor og når de foregår og hvilke transportmidler som brukes, er derfor viktig for trafikk- og byplanlegging.

Innenfor transport- og trafikkplanlegging har kjønnsforskjeller i reisemåte og reisemønster vært lite påaktet inntil for få år siden. Trafikkplanleggenes modeller har vært "kjønnsløse" på den måten at de i liten grad har tatt hensyn til at kvinner og menn i utgangspunktet har hatt forskjellig transportbehov, fordi deres hverdagsliv og ressursituasjon er forskjellig.

På tross av sin "kjønnsløshet" foregår veg- og trafikkplanlegging ut fra implisitte oppfatninger om brukernes transportbehov. Det betyr enkelt sagt at den eksisterende bruken og flertallet av dagens brukere bestemmer det framtidige tilbudet.

Kunnskap om ulikheter mellom sosiale grupper, i dette tilfellet mellom kvinner og menn, kan være kunnskapsgrunnlag for offentlig transport-/trafikkplanlegging på minst to måter; gjennom investeringsplaner og ved at transport er en velferds-politisk hjelpesektor. Innenfor trafikk- og transportplanlegging må en ha kunnskap om de faktiske og de potensielle brukerne for å kunne målrette tilbudet og få mest mulig igjen for investeringene. Dette gjelder både innenfor veg- og kollektivplanleggingen. Endringer i andel av befolkningen som er yrkesaktive og endringer i gjennomsnittlig arbeidstid er begge faktorer som er viktige for

trafikkplanlegging. Disse to er bestemmende for antallet arbeidsreiser og indikator på når på dagen eller døgnet de foregår.

Samferdselspolitikkenes velferdspolitiske side betyr at den skal ivareta behov for alle grupper i samfunnet. Fra velferdspolitik er spranget over til likestillingspolitikk kort. Kunnskap om kvinners og menns ulike aktivitetsmønstre og dermed transportbehov danner også basis for å vurdere transportsystemet og trafikkplanleggingen i et likestillingsperspektiv. Like muligheter på arbeidsmarkedet krever blant annet like gode muligheter til transport for å ha de samme geografiske valgmulighetene i regionen.

For å få fram kunnskap om de transportmessige betingelser for kvinners valg av arbeid og endring av dette over tid samt om de trafikale konsekvensene, skal jeg se nærmere på utviklingen av arbeidsreiser i Osloregionen fra 1977 til 1990. Har det foregått en endring i reisemåte i løpet av denne perioden? Hva har skjedd med kvinners transportmiddelbruk i forhold til menns? Hva med den romlige dimensjonen – har kvinners bruk av det geografiske arbeidsmarkedet forandret seg i perioden? Jeg vil særlig fokusere på utviklingen av bilbruk i denne perioden for å undersøke nærmere hvilke faktorer som påvirker kvinners og menns bruk av bil på arbeidsreisen, og om disse faktorene har endret seg over tid.

## 8.2 Arbeidsreisen som planleggingspremiss

Mesteparten av arbeidsreisene er konsentrert til noen få morgen- og ettermiddagstimer. For storbyregionen betyr det at de er dimensjonerende for investeringer i transportsystemet, både i vegsektoren og for kollektivtransporten. Konsekvensene av trafikktoppene er særlig vidtrekkende i banesystemene, fordi vognmateriellet og stasjonene ofte dimensjoneres ut fra belastningen i maksimalkvarteret (kvarterintervallet med høyest antall reisende) (Hjorthol og Nielsen 1988).

I 1985 var 75 prosent av bilreisene som startet mellom kl 07 og kl 08 arbeidsreiser. I den resterende fjerdedelen av reisene var tjenestereiser den største enkeltgruppe (Hjorthol og Nielsen 1988). I 1990 var andelen arbeidsreiser steget til nesten 80 prosent, og henting og bringing av barn var den nest største av gruppen bilreiser. I 1985 utgjorde reisene direkte fra arbeid til eget hjem ca 40 prosent av bilreisene som startet mellom kl 15 og kl 17. Innkjøpsreisene utgjorde ca 25 prosent i det samme tidsrommet. Tilsvarende tall for 1990 var 26 prosent arbeidsreiser og 30 prosent innkjøpsreiser. Mange av disse reisene var hjemreiser fra arbeidet med stopp for innkjøp underveis. Også en del av tjenestereisene er knyttet til arbeidsdagens start og slutt. Det samme gjelder følgereisene, som i hovedsak omfatter henting og bringing av barn før og etter arbeid.

Økningen i andelen følgereiser i morgenrushet og nedgangen i andelen arbeidsreiser i ettermiddagsrushet kan ha sammenheng med økning av yrkesaktiviteten blant kvinner. Flere yrkesaktive kvinner betyr større behov for å følge barn til barnehage eller til dagmamma. Fordi kvinner i gjennomsnitt har kortere arbeidstid enn menn, vil en større del av arbeidsreisene foregå før det "tradisjonelle" ettermiddagsrushet, dersom de har daglig redusert arbeidstid og ikke arbeider færre dager pr uke.



Størstedelen av biltrafikkens rushtidstopper er altså knyttet til tidspunktet for arbeidets start og slutt.

I kollektivtransporten er bildet omtrent det samme som for biltrafikken. Arbeidsreisene dominerer mer i kollektivsystemet i ettermiddagsrushet enn tilfellet er for biltrafikken. Dette gjaldt både i 1985 og i 1990. Skolereiser er et viktigere innslag i kollektivtrafikken i rushtida enn for bilreisene. Om morgenen mellom kl 07 og kl 08 bidro skolereisene i 1985 med ca en femtedel av kollektivreisene i Oslo og Akershus. I 1990 var andelen omtrent den samme.

Konklusjonen er at rushtidstopperne i første rekke skapes av arbeidsreisene, av når befolkningen starter og slutter på arbeidet. Dette gjelder både innenfor kollektivsystemet og for vegtrafikken. Det betyr at av planleggingshensyn er organisering av arbeidstider og arbeidstidsavtaler samt tilknytning mellom arbeid og andre deler av hverdagslivets gjøremål svært viktig for transport- og trafikkplanlegging.

### 8.3 Tidligere forskning om arbeidsreiser

Tidligere forskning om kvinners og menns arbeidsreiser viser to klare kjønnsforskjeller. Kvinners arbeidsplasser ligger nærmere boligen enn menns, og kvinner bruker sjeldnere bil på reisen. Disse forskjellene finner en i hele den perioden slike undersøkelser har blitt gjort og på tvers av landegrensene (oppsummert i Hjorthol 1983, 1990a). Forklaringene på dette er parallelle med de som brukes for å begrunne hvorfor kvinner har kortere arbeidstid enn menn.

En ofte brukt forklaring på at kvinner har kortere arbeidstid enn menn er at de må tilpasse lønnsarbeidet til de arbeidsoppgaver de har hjemme (Ellingsæter 1987). Tidsnyttingsundersøkelser viser at kvinner fremdeles gjør mesteparten av husarbeidet i familien (Grønmo og Lingsom 1982, SSB 1992a, Haraldsen og Kitterød 1992). Fase i livet har en sterk innvirkning på hvor mye tid kvinner bruker på husarbeid. For menn betyr dette atskillig mindre. Småbarnsmødre bruker 2 timer mer enn andre kvinner på arbeid for familien, samlet 6,5 timer daglig (SSB 1992a). Småbarnsfedre bruker ca 50 minutter mer på husholdsarbeid pr dag enn andre menn, daglig ca 3,5 timer. Tiden som gifte menn bruker på husholdsarbeid påvirkes lite av konas yrkesaktivitet. Mannens innsats er stort sett den samme om kona arbeider heltid, deltid eller om hun ikke er yrkesaktiv. For kvinner betyr ekteskapet en ekstra innsats med husholdsarbeid på 1,2 timer pr dag, når man sammenlikner gifte kvinner uten barn med kvinner som bor alene. Gifte menn uten barn bruker ca 15 minutter mer på husholdsarbeid enn menn som bor alene.

Det offentlige tilbudet av barnehageplasser er ikke godt nok til å avhjelpe småbarnsforeldrenes behov for barnetilsyn. I Oslo var andel barn i barnehage i 1990 47 prosent og i Akershus 38 prosent (Barneombudet 1992).

Tilsvarende fins en rekke studier av kvinners arbeidsreiser som peker på sammenhengen mellom ansvar for barn og husarbeid og lengden på arbeidsreisen. Noen undersøkelser viser at både antall barn (Faganini 1987, Hanson og Pratt 1995) og barns alder (Ericksen 1977) har sammenheng med arbeidsreisens lengde. Kvinner med flere barn og små barn har kortere arbeidsreise enn andre kvinner. Madden (1981) bekreftet den samme tendensen ved å slå fast at gifte kvinner med små barn hadde de korteste arbeidsreisene blant kvinner også når inntekt, yrke og

bosted ble tatt i betraktning. Manning (1982) fant også at gifte kvinner hadde kortere arbeidsreiser enn ugifte. En senere undersøkelse kom til samme resultat og viste at det var husholdsoppgavene som gift og ikke nødvendigvis barn i husholdet som medvirket til at gifte kvinner hadde kortere arbeidsreise enn ugifte kvinner (Johnston-Anumonwo 1992). Disse undersøkelsene gir ganske klare indikasjoner på sammenheng mellom den fase i livet kvinner befinner seg i og hva slags arbeidstid og lokalisering av arbeidsplass de velger. Med barn i husholdningen gjøres det tilpasninger med kortere arbeidstid og med en nær lokalisering av arbeid der dette er mulig. De doble oppgavene og den høye periodisiteten (jfr kapittel 4) i småbarnsmødres gjøremål kan begrense de romlige aktivitetsmuligheter. Dette kommer jeg nærmere tilbake til i kapittel 9.

Mens den kjønnsespesifikke arbeidsdelingen i husholdet bremser kvinners innsats på det lønnete arbeidsmarked og dermed begrenser hennes valgmuligheter også geografisk, virker utdanning ansporende i valgsituasjonen. Høy utdanning og heltidsarbeid er en vanlig kombinasjon på linje med lav utdanning og deltidsarbeid (Bjørn 1981, Lingsom og Ellingsæter 1983, Ellingsæter 1987). Flere studier viser at det er en tendens til at arbeidsreisens lengde øker med stigende yrkesstatus (Gera og Kuhn 1978, Sirmans 1977, Wheeler 1967). Det samme finner en også for kvinners arbeidsreiser (Andrews 1978, Faganini 1987, Hanson og Pratt 1988, Villeneuve og Rose 1988). Selv om det er forskjeller mellom ulike yrkesgrupper av kvinner, opprettholdes fremdeles forskjellene mellom kvinner og menn. Uansett yrke og bransje har kvinner kortere reiser enn menn (Hanson og Johnston 1985).

Selv om kvinners utdanningsnivå øker, er likevel spredningen i kvinners utdanningsvalg fremdeles mindre enn hos menn. Kvinners yrkesvalg blir derfor mer begrenset. De to kjønn arbeider dels innenfor forskjellige sektorer av arbeidsmarkedet. Deltidsarbeid er mer typisk innenfor kvinnesektorene enn innenfor mannssektorene (Torp 1984, Hoel 1995). Det betyr antakelig at kvinner i "kvinneyrker" har kortere arbeidstid enn kvinner i "mannsyarker".

Kvinnens snevrere utdanningsbakgrunn betyr også at de kan ha vanskeligere for å finne arbeid på mindre steder enn i de større byene, der arbeidsmarkedet gir rikere valgmuligheter. Bosted vil dermed også påvirke mulighetene ikke bare til å få arbeid, men også til å få fulltidsarbeid. Man kan derfor forvente at kvinner i sentrale, urbaniserte områder har både lengre arbeidstid og arbeidsreise enn kvinner i de mer perifere områder. Analyser av den nasjonale reisevaneundersøkelsen fra 1984/85 viste at kvinner i Oslo-regionen hadde de lengste arbeidsreisene (Hjorthol 1990b).

En ytterligere forklaring på kvinners deltidsarbeid er at kvinner ikke trenger å ha fulltidsarbeid av økonomiske grunner. Mannen er hovedforsørger og vil i de fleste tilfellene ha den høyeste inntekten uansett arbeidstidens lengde. Konas inntekt blir sett på som et supplement til mannens, og hennes jobb et middel til å komme ut blant folk. Dette er antakelig en forklaring som er mindre aktuell nå enn tidligere. I de fleste tilfeller er det økonomisk nødvendig med begge inntekter.

Dersom kvinnen betraktes som "sekundærforsørger", vil bosted som regel velges ut fra hensyn til mannens yrkesmuligheter og ikke ut fra konas. Dette gir henne dårligere valgmuligheter både i forhold til type arbeid og arbeidstid. Hun vil måtte

ta til takke med det som tilbys i akseptabel avstand (som vil variere etter tilgang både på kollektive og private transportressurser). Dette er en av problemstillingene i neste kapittel.

Lav inntekt har også vært brukt som forklaring på kvinners kortere arbeidsreise. Argumentet er at siden kvinners inntekt i gjennomsnitt er lavere enn menns, har de ikke råd til så lang arbeidsreise (Madden 1981). Det fins studier som har dokumentert sammenheng mellom inntekt og reiselengde også når det er kontrollert for effekt av kjønn, sivilstatus, alder og kjennetegn ved husholdet (Hecht 1974). I Norge har kollektivtransporten, særlig i de større byene, oftest enhetspris innenfor bygrensene. For kollektivreisende betyr dette at korte arbeidsreiser koster like mye som lange. I slike tilfelle vil det være andre forhold som forklarer forskjellene.

Som nevnt er det ikke bare lengden som er forskjellig mellom kvinners og menns arbeidsreiser, men også reisemåte. Flesteparten av mennene kjører bil til arbeidet uansett reiselengde, mens kvinner i mye større utstrekning går, sykler og reiser med kollektive transportmidler. Menn har tradisjonelt hatt førsteretten til familiens bil (Brandt og Houg 1978, Guiliano 1979, Hjorthol 1983, Hjorthol 1990a, Madden og White 1979, Rutherford og Wekerle 1988, Hanson og Johnston 1985). Det ser også ut til at menn sosialiseres til bilbruk i sterkere grad enn kvinner (Hjorthol m fl 1990), og at bilen er en del av mannens identitet (jfr 5.6).

Mangel på et tilfredsstillende transporttilbud kan begrense kvinners valgmuligheter på arbeidsmarkedet og dermed være en forklaring på lavere yrkesaktivitet og kortere arbeidstid i enkelte områder, men først og fremst på deres kortere arbeidsreiser. Dersom det kollektive transporttilbudet er utilstrekkelig, og det eneste alternativet er å gå eller sykle, setter dette klare begrensninger på valgmulighetene. I familier med bare én bil kan det dermed bli konkurranse mellom ektefellene om den. Dette kommer jeg tilbake til i kapittel 9.

## 8.4 Arbeidsreisens komponenter

Hvis en opererer med en reisetypologi i form av et kontinuum som går fra obligatoriske til valgfrie reiser, kan arbeidsreisen plasseres på den ytterste obligatoriske enden. I kapittel 7 ble den klassifisert tilhørende produksjonssfærens kontraktsfestete tidsbruk. For de fleste yrkesaktive er arbeidsreisen en nødvendighet, den er for det meste daglig gjentakende. Den har stort sett det samme start- og målpunktet hver gang, mens reisemåten kan variere noe. Arbeidsreisen er altså ikke bare obligatorisk, men den er også svært ofte rutinepreget<sup>1</sup>.

### 8.4.1 Arbeidsreisens romlige elementer

Arbeidsreisens viktigste romlige komponent er lengden eller avstanden mellom bolig og arbeidsplass. I det gamle bondesamfunn fantes ikke arbeidsreiser, og i det tidlige industrielle samfunn hadde arbeidsreisene ofte ikke noen lengde av stor betydning. Arbeidsdagen var lang i seg selv, og eneste framkomstmåten var å gå, så boligen måtte ligge nær arbeidsplassen.

I etterkrigsperioden fram til midten av 60-åra var en svært liten del av de gifte kvinnene yrkesaktive utenfor hjemmet (Ljones 1984). Utbyggingsstrategiens implisitte forutsetning i de større byene innebar at mannen skulle ha lønnsarbeid og gjerne en lang arbeidsreise, mens kona var hjemmeværende (jfr kapittel 6). Arbeidsreisens lengde økte i forhold til hva den var i det tidlige industrielle samfunnet. Byene, og til dels tettstedene, framsto etter hvert som en rekke enbruksområder, der hver funksjon i større eller mindre grad fikk hvert sitt område som måtte bindes sammen med transport (jfr diskusjonene i kapittel 3).

Avstanden mellom bolig og mulige arbeidsplasser kan være en barriere hvor tid som ressurs og/eller transportredskap er hjelpemidlene. Den konsentrerte arbeidsplasslokaliseringen er lettere å betjene med kollektive transportmidler enn når arbeidsplassene er spredt utover.

I tradisjonelle flyttemotivstudier er det sjelden at ulemper ved arbeidsreisen oppgis som grunn til å flytte. Arbeidsforhold og boligforhold er de viktigste. Fra den siste landsomfattende flyttemotivundersøkelsen fra 1972 oppga 3 prosent ønsket om kortere/lettere arbeidsreise som viktigste flyttegrunn, mens 6 prosent hadde dette som viktigste årsak til flytting over kommunegrensen (SSB 1974)<sup>2</sup>. I Boforholdsundersøkelsen fra 1988 ble det spurt om hovedgrunn til flytting (SSB 1990). De prekodete svaralternativene inkluderer ikke arbeidsreise og heller ingen andre alternativer som direkte kan knyttes til avstander.

Tilsvarende undersøkelser fra byområder viser det samme. Reduksjon av arbeidsreisen framheves sjelden som flyttemotiv (Murie m fl 1976, Bysveen m fl 1981). Dette tyder på at arbeidsreisen også innenfor byregioner mer kan betraktes som et resultat av handlinger knyttet til arbeid, utdanning og valg av bolig enn som et premiss for slike valg.

I reisevaneundersøkelsen fra 1977 ble det spurt om intervjupersonen hadde skiftet bolig og arbeid i løpet av de siste tolv måneder, og hva som i så fall var den viktigste og den nest viktigste grunnen til arbeidsendring og boligbytte. For skifte av arbeid var det bare 5 prosent som oppga kortere arbeidsreise som viktigste grunn. Det var ingen forskjell mellom kvinner og menn. Når det gjaldt nest viktigste grunn, var andelen noe høyere, men det var få i utvalget som oppga mer enn én grunn til arbeidsskifte. Heller ikke ved bytte av bolig ble arbeidsreisens lengde nevnt av mange som den viktigste begrunnelsen, 2 prosent av mennene og 4 prosent av kvinnene.

I undersøkelser hvor en spør etter viktigste eller nest viktigste grunn til bytte av bolig, slik som i disse flyttemotivundersøkelsene, vil en miste en del av bakgrunnen for handlingen. Underliggende motiver og betingelser som holder seg innenfor visse variasjonsområder (toleransegrenser) kommer ofte ikke fram.

Det er åpenbart at avstand til arbeidsplassen har betydning for hvor en velger å bosette seg eller hvor en velger arbeidsplass. Svært få har arbeidsreiser på mer enn én time. Så lenge reisetiden eller reiselengden ikke overskrider visse grenser, ser det imidlertid ikke ut til at den slår igjennom som et uttrykt motiv.

Undersøkelsene som er nevnt over gir få opplysninger om og i hvilken grad "avstandsfølsomheten" varierer mellom befolkningskategorier.

### 8.4.2 Tid brukt på arbeidsreisen

Når arbeidsreisens lengde har økt, har tiden som brukes på reisen også økt, selv om endringene de siste tiår har vært små (Vilhelmson 1990, Vibe 1993a). Ved siden av avstand er tilgang til transportredskaper og faste gjøremål underveis også av stor betydning for tidsbruk.

Tiden som brukes på arbeidsreisen og andre typer reiser må også ses i forhold til tid brukt på andre områder. Den kan koples til tidsbruk knyttet til andre formål, for eksempel til oppgaver og forpliktelser i familien. Tid som brukes eller kan brukes på arbeidsreisen vil dermed kunne inngå som premiss for valg av bolig eller arbeidsplass. Kvinners og menns ulike tidsbruk på arbeidsoppgaver i familien legger klare føringer på annen tidsbruk. Tidsbruken blir periodisert ulikt ved at kvinners arbeidsoppgaver stykker opp dagen i mindre biter enn hva som skjer for menn (jfr kapittel 4). Dette gjelder også for arbeidsreisen, som inneholder flere formål for kvinner enn for menn (jfr kapittel 7).

Arbeidsreisens plassering i døgnet har betydning både i forhold til åpnings- og lukningstider og til det kollektive transporttilbudet. I de senere årene har restriksjoner på butikkenes åpningstider blitt lempeligere,<sup>3</sup> mens offentlige institusjoner som skoler, barnehager m v kan ha åpningstider som vanskeliggjør fulltidsarbeid for begge foreldre. Det kollektive transporttilbudet er nesten uten unntak best i rushtidene. Flere kvinner enn menn arbeider på "ubekvemme" tider og må dermed tilpasse seg en tidsorganisering av kollektivtransporten som er basert på "normalarbeidstakeren" (Ellingsæter 1987).

### 8.4.3 Bruk av transportmiddel

Tilgang til transportredskaper, det være seg private eller kollektive, er viktig i en tidsknapp situasjon. Ikke bare er den fysiske tilgangen til transport og holdning til transportmidlene er viktig, men også hvor mye den enkelte er i stand til eller villig til å betale for denne transporten. Selv et relativt godt utbygd kollektivtilbud kan ha problemer med å konkurrere med bruk av bil i tid, i hvert fall utenfor rushtida. Prioritering av bilen til arbeid kommer fram når en undersøker hvordan den fysiske tilretteleggingen er og hva slags ordninger som understøtter bruken. Arealmessig er bilen tilgodesett med store områder. Veger legger beslag på en fjerdedel av arealet i norske byer og tettsteder (Miljøverndepartementet 1989).

Til de aller fleste arbeidsplasser utenom sentrumsområdene er det etablert parkeringsplasser. Mangel på parkeringsmuligheter brukes som argument for å relokalisere bedrifter (Hanssen 1993). Det fins støtteordninger bilister nyter godt av fra sine arbeidsgivere utover gratis parkering. De omfatter blant annet ulike typer firmabilordninger, direkte og indirekte støtteordninger til bruk av egen bil (jfr avsnitt 7.5.1).

Det er ikke bare arbeidsgivernes støtteordninger som "subsidiere" bilbruk. I Oslo økte prisindeksen for månedskort dobbelt så mye som den generelle konsumprisindeksen fra 1980 til 1990, mens prisindeksen for bilkjøp og bensin i hovedsak fulgte konsumprisindeksen (Stangeby og Norheim 1995). Denne politikken gjør bilbruk mer gunstig enn kollektivtransport når folk først er i besittelse av bil.

Alle byens funksjoner og dermed aktiviteter er ikke like godt knyttet sammen ved hjelp av transportsystemet. Det betyr igjen at tilgangen eller tilgjengeligheten varierer til dels mye mellom sosiale grupper. Byens mange aktiviteter kan med andre ord ikke nås like godt av alle. Det betyr for eksempel at muligheten til velge lønnsarbeid innenfor en storbyregion vil, i tillegg til erfaring, utdanning, familieforpliktelser m v, også være avhengig av hvor god tilgang arbeidstakeren har til kollektiv eller individuell transport. Når det gjelder den kollektive transporten, er det ikke nok at det fins en buss eller trikk i nærheten, men den skal gå dit hvor arbeidsplassen er, eller i det minste til et korresponderende transportmiddel. Den skal også passe i tid. Hva hjelper det med relativt hyppige avganger hvis de ikke er tilpasset arbeidstiden? Den kollektive transporten må også kunne håndtere at arbeidsreisen ikke bare har arbeid som formål, slik som kvinners reisemønstre ser ut til å innebære.

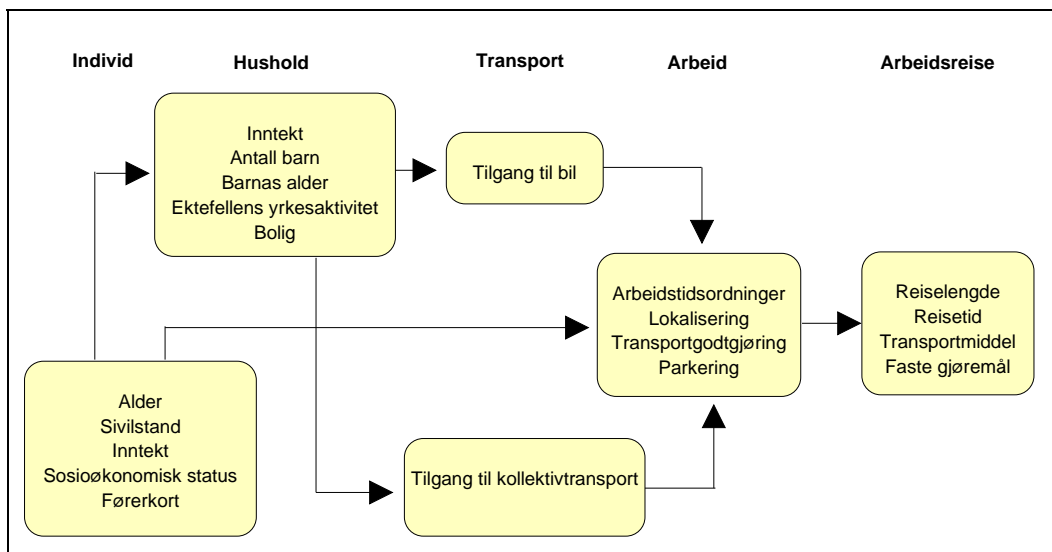
#### **8.4.4 En analysemodell for arbeidsreisen**

Gjennomgangen ovenfor har vist at det er en rekke faktorer som påvirker kvinners arbeidsreiser, både når det gjelder hvor de arbeider og reisemåten til arbeidet.

I figur 8.1 har jeg samlet noen av disse faktorene i en modell, som viser variabler på ulikt nivå som påvirker den enkelte arbeidstakers arbeidsreise. Modellen vil også bli brukt for analyse av menns arbeidsreiser. De individuelle kjennetegnene sosioøkonomisk status (indikerer yrkesstatus) og alder legger føringer på de valgmuligheter vedkommende har på arbeidsmarkedet.<sup>4</sup> Sivilstatus og inntekt medvirker til plassering på boligmarkedet, og førerkortinnehav er en nødvendighet for å kunne bruke bil.

Kjennetegn ved husholdet, som husholdsinntekt, antall barn og deres alder, gir opplysninger om hvilke ressurser og tidsbindinger vedkommende har når hun skal velge arbeidstidsordning og hvor hun skal jobbe i den grad hun har valgmuligheter.

Transportsystemet og tilgang til bil forteller om valgmuligheter med hensyn til transportmiddelbruk på arbeidsreisen.



Figur 8.1: Variabler som påvirker den enkelte arbeidstakers arbeidsreise

Disse tre settene av variable er med på å betinge valg av type arbeid og arbeidsplass og også hvordan arbeidsreisen kommer til å foregå. Som de fleste modeller er også denne sterkt forenklet. Servicetilbud og åpningstider i forskjellige institusjoner legger for eksempel også føringer på valg av både arbeidsplass og hvordan arbeidsreisemønsteret blir. Miljøbevissthet og holdninger til bruk av transportmidler kan påvirke reisemåte. Dette siste aspektet er informasjon som ikke fins i reisevaneundersøkelsene. Resultatene fra kapittel 5 vil derfor brukes ved tolkning av atferdsdataene.

Jeg skal først og fremst konsentrere meg om bilbruk og endring i denne over tid, fordi tilgang til transportmidler er en viktig betingelse for valg på arbeidsmarkedet. Enkeltfaktorene i figur 8.1 vil bli diskutert videre i kapitlet og behandles samlet i en multivariat analyse av bilbruk mot slutten av kapitlet. I kapittel 9 går jeg mer detaljert inn på de andre faktorene ved arbeidsreisen for gifte/samboende kvinner.

## 8.5 Kjennetegn ved yrkesaktive i 1977, 1985 og 1990

### 8.5.1 Arbeidstid, bosted og arbeidssted

Sammenliknes utvalget av yrkesaktive kvinner fra 1977 med utvalget fra 1985 og 1990, har verken alderssammensetningen eller fordeling etter livssyklus forandret seg nevneverdig (vedleggstabell 8.1). Kvinnenes forhold til arbeidsmarkedet har imidlertid endret seg betydelig.

Fra 1977 til 1985 steg andelen som var yrkesaktive fra 57 til 76 prosent. Mellom 1985 og 1990 var den største forskjellen en overgang fra deltids- til heltidsarbeid. I 1977 arbeidet ca 30 prosent av kvinnene 30 timer eller mer pr uke. I 1985 var det 48 prosent som hadde så lang gjennomsnittlig ukentlig arbeidstid, og i 1990

55 prosent. En økning i omfanget av yrkesaktive resulterer i flere arbeidsreiser, og som regel i større belastning i rushtiden. Når flere kvinner går over fra deltids- til heltidsarbeid, betyr det en tidsmessig konsentrasjon av arbeidsreisene.

Som vist i kapittel 6, har det skjedd en spredning av byens funksjoner. De indre bydeler har fått mindre betydning både som bosted og som arbeidsplassområde. I 1977 bodde ca 20 prosent av de yrkesaktive kvinnene i regionen i sentrum og indre sone av Oslo, dvs innenfor Kirkeveiringen (vedleggstabell 8.2). I underkant av 40 prosent bodde i de ytre bydeler og de resterende 40 prosent i Akershus. I 1985 var det ikke mer enn 12 prosent som bodde i de indre deler av byen, mens 43 prosent bodde i de ytre bydeler, og 46 prosent var bosatt i Akershus. I 1990 var fordelingen omtrent den samme som i 1985. For yrkesaktive menn var det små endringer i bosted i perioden (vedleggstabell 8.3).

Hovedforklaringen på endringene er at yrkesaktiviteten blant kvinner i Akershus har økt mer enn blant Oslokvinnene. I Akershus har den økt fra 58 prosent i 1977 til 69 prosent i 1985, i Oslo fra 59 prosent til 64 prosent (personer i arbeidsstyrken, SSB 1978, 1987). I 1990 var nivået det samme som i 1985 (SSB 1992b).

Når det gjelder arbeidsplassenes lokalisering, har det skjedd en klar forskyvning. Mens andelen som hadde arbeidsplass i indre bydeler var gått ned, hadde andelen i de ytre økt. I 1977 arbeidet 50 prosent av kvinnene i sentrum og indre sone i Oslo, dvs innenfor Kirkeveiringen, i 1985 41 prosent, og i 1990 37 prosent (vedleggstabell 8.4). I 1977 arbeidet 23 prosent i de ytre byder, i 1985 25 prosent, og i 1990 var andelen steget til 31 prosent. For Akershus var det en økning i andelen arbeidsplasser fra 1977 til 1985, men små forandringer fra 1985 til 1990. En tilsvarende utvikling kan også observeres for menn.

Ser en mer detaljert på endringene, er det variasjoner både mellom de to tidsperiodene og mellom bostedsområdene, tabell 8.1. Innenfor Oslos grenser har andelen som bor og arbeider innenfor samme bydel avtatt i de indre bydeler fra 1977 til 1985, mens den har økt noe i de ytre bydeler.

Tabell 8.1: Arbeidsplassens lokalisering i forhold til bostedet for kvinner og menn i Oslo og Akershus 1977, 1985 og 1990. Prosent

Bosted	Årstall	Arbeidssted							
		Sentrum og indre sone		Ytre sone Oslo		Akershus		Antall	
		Kvinne	Mann	Kvinne	Mann	Kvinne	Mann	Kvinne	Mann
Sentrum og indre sone Oslo	1977	75	68	19	26	6	6	151	102
	1985	73	69	25	18	2	12	40	49
	1990	66	60	23	28	11	12	122	117
Ytre sone Oslo	1977	58	57	39	37	3	6	283	345
	1985	54	53	39	34	7	13	147	144
	1990	49	42	40	40	11	18	283	305
Akershus	1977	29	40	11	19	60	41	286	415
	1985	22	29	12	23	66	48	230	260
	1990	26	28	15	24	59	48	386	385



I Akershus har tendensen vært at flere arbeidet i samme kommune/soner som de bodde i 1985 i forhold til i 1977. Fra 1985 til 1990 har tendensen for kvinnene gått mot mindre andel arbeidsplasser innenfor bostedssonen i de sentrale byområder og i Akershus, mens andelen har vært stabil i de ytre bydelene.

For menn var det flere som arbeidet i bostedssonen i 1990 enn i 1977, unntaket var de som bodde i de sentrale bydeler. Samlet sett var det likevel flere kvinner enn menn som hadde arbeid innenfor bostedssonen på alle tre tidspunktene. Som vist i kapittel 7, har kvinner en sterkere lokal orientering av sine aktiviteter enn menn, og dette viser seg også å gjelde for arbeid. Både for kvinner og menn er endringene små. Tendensen for begge kjønn er at andelen som både bor og arbeider i indre bydeler går ned, arbeidet velges etterhvert noe mer uavhengig av bostedet for bosatte i sentrale byområder. Dette kan ha sammenheng med utflytting av arbeidsplasser. Erfaringer har vist at kvinner oftere enn menn slutter når bedrifter flytter, menn aksepterer oftere lengre arbeidsreiser (Monsen og Nielsen 1982).

### 8.5.2 Reiselengde og tidsbruk

De faktiske reiselengdene har i gjennomsnitt vært nærmest uendret eller tendert mot til en liten reduksjon for kvinner fra 1985 til 1990 (vedleggstabell 8.5). Det samme skjedde for menn. Ingen av disse reduksjonene er signifikante. Det betyr at det har vært en svært liten endring av reiselengdene i løpet av denne femårsperioden, selv om det for kvinner har vært en utvikling der noen flere arbeider utenfor bostedssonen. I gjennomsnitt var menns arbeidsreiser 14,6 km og kvinners 9,9 km i 1985. I 1990 var reiselengdene henholdsvis 12,4 km og 9,3 km. Forskjellene mellom kvinner og menn er tydeligst i Akershuskommunene, og i de ytre deler av byregionen, der behovet for å pendle (krysse kommunegrensen) for å få jobb er størst.

Nedgangen i både arbeidsplasser og boliger i de indre bydeler har med andre ord ikke ført til store endringer i lengden på befolkningens arbeidsreiser. Selv om arbeidsplassene har blitt mer jevnt fordelt mellom områdene i regionene, har ikke dette ført til at arbeidsreisene har blitt kortere. Spredningen av arbeidsplasser til de ytre bydelene har imidlertid gjort det vanskeligere å reise kollektivt og enklere å reise med bil, først og fremst som en følge av de bedre parkeringsmulighetene i de ytre områdene i forhold til de indre bydeler.

Sammenliknes tiden kvinnene brukte på arbeidsreisen i 1977 med tidsbruk i 1985, er det ingen forskjell. I 1977 var gjennomsnittstiden kvinner brukte på arbeidsreisen 27,6 minutter, i 1985 27,4 minutter. I 1990 var reisetiden for kvinner gått ned til 24 minutter. Dette kan ha sammenheng med at kvinner har endret reisemåte til arbeid vesentlig fra 1985 til 1990. Menn endret ikke sin reisetid nevneverdig i denne perioden. Deres tidsbruk er omtrent som kvinners. Med en lengre arbeidsreise, betyr det at de har raskere transportmidler enn kvinner. Det kan også ha sammenheng med at de har færre ærend underveis på reisen, se tabell 8.6.

### 8.5.3 Tilgang til bil

I åren mellom 1977 og 1985 økte bilholdet kraftig. I 1977 var det 17 prosent i Oslo og Akershus som tilhørte en husstand med to eller flere biler. I 1985 var andelen 29 prosent. Andelen som tilhørte en husstand uten bil sank fra 26 til 17 prosent. Det betydde at de fleste familier og hushold hadde bil, og at stadig flere fikk to biler. I 1990 var andelene med og uten bil omtrent de samme som i 1985, tendensen var snarere en nedgang i andelen med to biler og en økning i andelen som ikke hadde bil (20 prosent). Dette har antakelig sammenheng med nedgang i økonomien på slutten av 80-tallet.

Selv om mengden av biler øker totalt, betyr ikke dette nødvendigvis at de fordeles jevnt mellom kvinner og menn. Kvinner har lavere gjennomsnittsinntekt og arbeider færre timer pr uke enn menn, og de har dermed dårligere økonomisk grunnlag for å kjøpe bil. Det kan også være slik at kvinner ikke prioriterer bilkjøp like høyt som menn, selv om de har lik inntekt. Interessen for bil er, som jeg viste i kapittel 5, større blant menn enn blant kvinner. I *Dagtrans* kom det klart fram at mange av mennene hadde skaffet seg bil så snart de hadde økonomisk mulighet etter de fylte 18 år (Hjorthol m fl 1990). Dette var gjerne billige, brukte biler, som de selv satte i stand. Å skaffe seg bil som ung var ikke viktig for kvinner. Fordi de færreste kvinner sier at de kan eller liker å "mekke" bil, må kvinner kjøpe en dyrere bil enn menn som selv setter bilen i stand. For unge kvinner og menn med omtrent lik inntekt, vil bil være dyrere for kvinner hvis man antar at en del menn tar seg av reparasjon og vedlikehold selv, slik som de sier at de liker å gjøre (jfr avsnitt 5.6)

Når den faktiske tilgangen til bil sammenliknes for disse tre årstallene for yrkesaktive kvinner og menn, er det for kvinnene at endringen har vært mest påtakelig, tabell 8.2. I 1977 var det bare en tredjedel av de yrkesaktive kvinnene som alltid hadde tilgang til bil, mens den var steget til 47 prosent i 1985 og 60 prosent i 1990. For yrkesaktive menn var endringen bare fem prosentpoeng i samme periode, fra 75 til 80 prosent. For kvinner har det skjedd en kraftig økning i løpet av perioden, samtidig som det fremdeles er en stor forskjell i tilgang til bil mellom kvinner og menn.

Tabell 8.2: Tilgang til bil etter kjønn for yrkesaktive kvinner og menn 18 år og eldre i 1977, 1985 og 1990. Oslo og Akershus. Prosent \*\*\*

Tilgang til bil	1977		1985		1990	
	Kvinne	Mann	Kvinne	Mann	Kvinne	Mann
Har ikke bil	27	15	15	9	18	9
Bil, ikke førerkort	28	4	19	4	8	2
Ikke alltid bil	12	6	19	8	14	9
Alltid bil	33	75	47	79	60	80
Sum	100	100	100	100	100	100
Antall	848	1125	481	581	941	1053

\*\*\* signifikant for  $p < 0,001$ , kji-kvadrat-test

## 8.6 Bruk av bil på arbeidsreisen

Økning i kvinners tilgang til bil fra 1977 til 1990 vil også ha betydning for bruk av bil på arbeidsreiser. Spørsmålene jeg er interessert i å besvare er hvordan bilbruk fordeler seg mellom ulike grupper av kvinner, og om faktorene som påvirker bilbruk er de samme for kvinner som for menn. Jeg skal først se nærmere på utvikling av kvinners bilbruk fra 1977 til 1990, og diskutere faktorer som har påvirket den. Siden endring i bilbruk for menn har vært liten i denne perioden, holder jeg dem utenfor i denne diskusjonen.

### 8.6.1 Utvikling av kvinners bilbruk fra 1977 til 1990

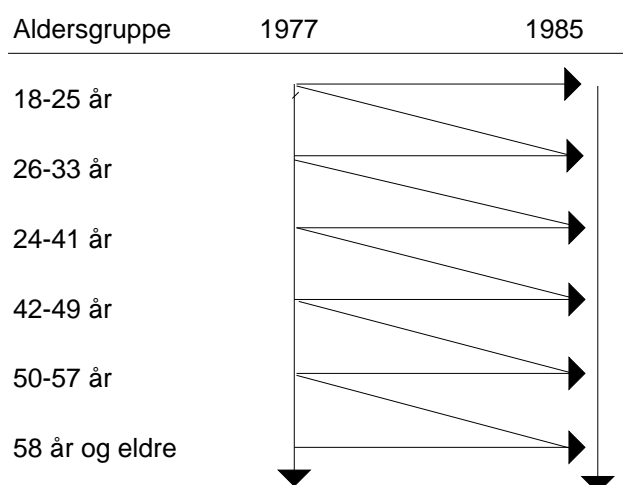
Når økningen i yrkesaktive kvinners tilgang til bil har vært såvidt sterk i en bestemt periode, er det nærliggende å tenke seg at dette har sammenheng med samfunnsmessige fenomener som har skjedd i perioden og/eller at kvinnenens ressursmessige situasjon er endret, slik at bilbruken av den grunn har økt.

Med tilgang til tidsseriedata fra representative utvalg ligger det godt til rette for å gjøre kohortanalyser på gruppenivå. En kohort defineres som regel ut fra fødselsdato. Alle som er født i samme år eller innenfor det samme tidsintervall regnes som en kohort. Et kohortmateriale gir mulighet til å følge utviklingen for et bestemt fødselskull, kohort, over tid, gjøre sammenlikninger mellom ulike aldersgrupper på ett tidspunkt og sammenlikne samme aldersgrupper på forskjellige tidspunkt.

Kohortanalyser blir gjerne brukt i studier av sosial endring, der man er interessert i betydningen både av oppvekstvilkårene og sosialiseringen et bestemt årskull fikk, og den påvirkning som skjer for alle i en bestemt periode.

Tabell 8.3 illustrerer en standard kohorttabell (Glenn 1977) med de ulike effektene.

Tabell 8.3: Standard kohorttabell for aldersgrupper i 1977 og 1985



Langs de vannrette pilene gjøres interkohort-sammenlikninger, dvs sammenlikninger mellom de samme alderskategorier på to ulike tidspunkt. Intrakohort-sammenlikninger, dvs at en følger den samme kohorten på forskjellige tidspunkt, foregår langs de diagonale pilene. Forskjellene mellom aldersgruppene på samme tidspunkt kan en undersøke ved å følge de loddrette pilene.

Sammenlikningen kan klassifiseres i tre typer effekter. Kohorteffekt (diagonalene) er at forskjeller i sosialisering og tidligere erfaringer mellom ulike kohorter vil variere, og at bestemte egenskaper vil følge kohorten. Periodeeffekt (horisontalene) er påvirkninger knyttet til en bestemt tidsperiode som gjelder for alle kohorter. Alderseffekt (vertikalene) har med livsløp og aldringsprosessen å gjøre, hvor en befinner seg i den kronologiske alder.

Det kan være vanskelig å skille de tre effektene fra hverandre. I analysen av kvinners bilbruk er alle tre effektene av interesse. Hovedvekten vil bli lagt på kohort- og periodeeffekt. Disse to vil muligens forsterke hverandre. Når analysene gjelder perioden 1977 til 1990, betyr det at alle kohortene har opplevd de samme historiske hendelsene og ytre begivenhetene, om enn i forskjellig alder. De har vært utsatt for den samme periodeeffekten. Det interessante er da om de forskjellige kohortene har blitt påvirket av periodeeffekten på samme måte, eller om kohorteffekten vil virke inn når det gjelder bilbruk.

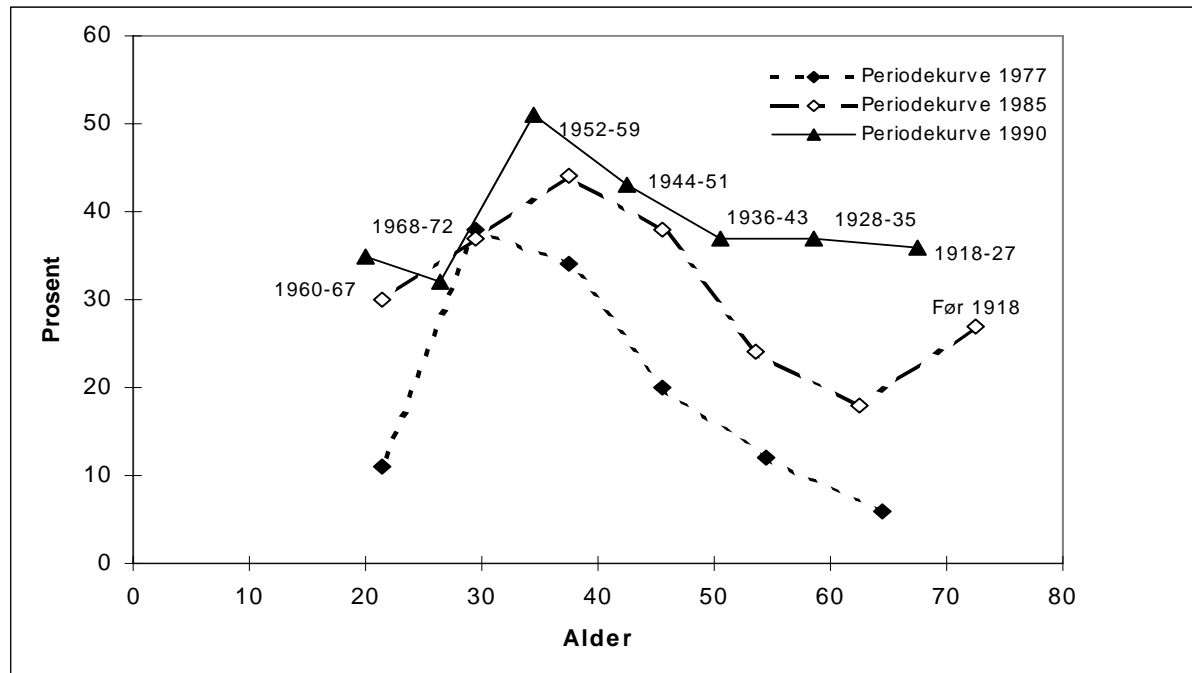
Alderseffekten vil også være til stede i denne analysen. Bruk av bil er knyttet til alder juridisk ved at en ikke kan bruke bil før en er fylt 18 år. Inntekt og tilgang til bil henger sammen. Inntekten øker gjerne med alder opp til et visst nivå, slik at bilbruk av den grunn antakelig vil være lavest blant de yngste aldersgruppene. Blant de eldste kan dårlig helse være en grunn til ikke å bruke bil. Det som kan se ut til å være en alderseffekt, kan imidlertid tenkes å være en kohorteffekt. Blant de eldste kvinnene var det ikke vanlig å ta førerkort da de var unge. Dersom de ikke har tatt førerkort senere i livsløpet, har ikke dette med alder å gjøre, men med noe som kjennetegner nettopp denne kohorten.

Tabell 8.4: Ulike aldersgrupper av kvinner som selv kjører bil til arbeid i 1977, 1985 og 1990 ordnet etter fødselsår. Oslo og Akershus. Prosent

1977		1985		1990		Fødselsår
Aldersgrupper År	Prosent	Aldersgrupper År	Prosent	Aldersgrupper År	Prosent	
				18–22	35	1968–72
		18–25	30	23–30	32	1960–67
18–25	11	26–33	37	31–38	51	1952–59
26–33	38	34–41	44	39–46	43	1944–51
34–41	34	42–49	38	47–54	37	1936–43
42–49	20	50–57	24	55–63	37	1928–35
50–57	12	58–65	18	64–74	36	1918–27
58 +	6	66 +	27			Før 1918
Andel bilførere i alt. %	21		34		40	
Antall arbeidsreisende	666		425		335	

Tabell 8.4 viser ulike aldersgrupper av yrkesaktive kvinner som selv kjører bil til arbeidet. Tabellen er ordnet slik at fødselskohortene kan sammenliknes horisontalt over tid.

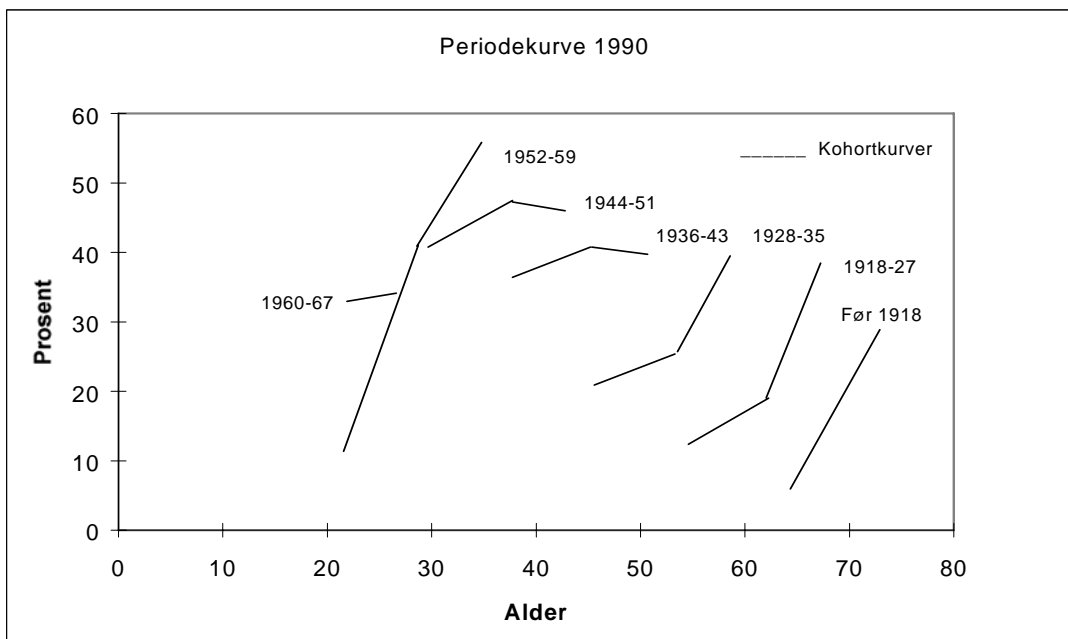
Resultatene fra kohortanalysen er framstilt grafisk i figurene 8.2 og 8.3. Den viser hvor store andeler av kvinnene som selv kjører bil til arbeidet og bygger på gjennomsnittsalderen innenfor hver kohort på hver av undersøkelsestidspunktene. De stiplede linjene viser fordelingen etter alder på de tre tidspunktene 1977, 1985 og 1990. De heltrukne linjene viser utviklingen fra 1977 via 1985 til 1990 for de forskjellige alderskohortene. Fødselsår for disse står skrevet på periodekurven for 1990, bortsett fra de som er født før 1918.



Figur 8.2: Utviklingen i andelen kvinner som selv kjører bil til arbeidet 1977, 1985 og 1990 i Oslo og Akershus etter fødselsår. Periodekurver. Prosent

Forskjellen i bilbruk mellom aldersgruppene avtar fra 1977 via 1985 til 1990. Det ser man ved at periodekurven fra første til tredje undersøkelsestidspunkt flates ut. I 1977 kjørte nesten 40 prosent i aldersgruppen 26–33 år bil til arbeidet, mens bare 6 prosent av kvinner på 58 år eller eldre gjorde det. Her ser man forskjeller mellom aldersgrupper som viser en ulik fordeling av biltilgang for kvinner. Bilbruk var mer uvanlig blant kvinner og dermed skjevt fordelt mellom kohortene. De som hadde høyest bilbruk var kvinner i en alder med ansvar for små barn. De tilhørte også en kohort av etterkrigsgenerasjonen som hadde gode utdanningsmuligheter og som kom ut på arbeidsmarkedet på et gunstig tidspunkt. De eldste kohortene med lav bilbruk tilhører generasjoner hvor det ikke var vanlig at kvinner tok førerkort i samme utstrekning som menn.

I 1985 var andelen bilførere blant dem som var i aldersgruppen 26–33 år omtrent på samme nivå som i 1977, mens for aldersgruppen 50–57 år hadde andelen bilbruk blitt fordoblet. I det første tilfellet er det nærliggende å snakke om en alderseffekt. De som var 18–25 år åtte år tidligere hadde ikke kommet i en slik livssituasjon at de hadde råd og behov for bil. Dette var blitt tilfelle åtte år senere, da livssituasjonen var blitt endret. Nivået på bilbruk blant dem som i 1985 var i aldersgruppen 50–57 år er nærliggende å tolke som en kohorteffekt. Åtte år tidligere hadde denne kohorten en bilbruk på 20 prosent, 8 prosentpoeng høyere enn den daværende aldersgruppen 50–57 år. Kohorten har beholdt og økt sin bilbruk noe i løpet av åtteårsperioden.



Figur 8.3: Utviklingen i andelen kvinner som selv kjører bil til arbeidet. 1977, 1985 og 1990 i Oslo og Akershus. Kohortkurver. Prosent

Følger vi de enkelte alderskohortene fra 1977 til 1985, kohortkurvene i figur 8.3, viser det seg at alle har økt bilbruken i perioden. Økningen har vært sterkest blant dem som i 1977 var 18–25 år, og som i 1985 var blitt 26–33 år. Også blant dem som i 1977 tilhørte den nest eldste gruppen, og som i 1985 var blant de eldste, var økningen ganske stor. Dette har sammenheng med at kvinner fikk førerkort i relativt høy alder på 70- og i begynnelsen av 80-tallet i forhold til senere år. Førerkortregisteret viser at ved førstegangsutstedelser av førerkort for bil var andelen kvinner over 35 år avtakende fra 1977 til 1990 (Vegdirektoratet 1990).

Kohortkurvene fra 1985 til 1990 viser en stigning i bilbruk for de eldste kohortene, mens det er en utflating for kohortene født i perioden 1936 til 1951. Det kan se ut som om disse har nådd et metningspunkt rundt 40 prosent bilbruk for aldersgruppen 40 til 50 år.

I 1990 hadde det skjedd en sterk utjevning mellom aldersgruppene. De yngste og de eldste hadde kommet omtrent på samme nivå. De som hyppigst brukte bil var gruppen fra 31 til 38 år, kvinner med barn i førskole- og skolealder. Det som er

verdt å legge merke til, er at den yngste aldersgruppen starter på et stadig høyere nivå, noe som antakelig kan tilskrives en periodeeffekt. Økningen blant de eldste er sannsynligvis en blanding av kohort- og periodeeffekter. Den kohorten som i 1990 hadde den høyeste andel bilbrukere, var de som i 1977 var i aldersgruppen 18–25 år, født mellom 1952 og 1959. De er fra 31 til 38 år, noe som betyr at de er i en alder med barn samtidig som de antakelig er etablert på arbeidsmarkedet.

Hva har egentlig skjedd?

I 1977 var det ikke vanlig for kvinner under 26 år og over 41 år selv å bruke bil til arbeid. Aldersgruppene i mellom hadde derimot allerede en relativt høy bilbruk. Dette er grupper som var i småbarns-/skolebarnsfasen på dette tidspunktet. Høyt førerkortinnehav og behov for bruk av bil til henting og bringing av barn er antakelig med på å forklare en del av den relativt høye bilbruken.

Fram til 1985 økte den yngste kohorten (i 1977) sin bilbruk betraktelig, fra 11 til 37 prosent. Det samme nivået som aldersgruppen 26–33 år hadde i 1977. Selv om økningen er stor, var altså ikke nivået de nådde høyere enn det tilsvarende aldersgruppen hadde åtte år tidligere. Den sterke økningen har antakelig sammenheng med hva som kjennetegner aldersgruppen. Dette er kvinner som er i begynnelsen av sin yrkeskarriere og som såvidt har startet på småbarnsperioden. Både økonomisk mulighet til å skaffe bil (eventuelt bil nummer to) og behov i forbindelse med henting og bringing av barn er foreløpig ikke så stort for aldersgruppen mellom 18 og 26 år.

I 1985 hadde stort sett alle aldersgruppene kommet opp på et høyere nivå av bilbruk og i 1990 skjedde det en ytterligere økning. Periodeeffekten er alminneliggjøring av bilen for kvinner og en generell velstandsøkning. Den mest tydelige nivåhevningen skjedde i den yngste aldersgruppen. Med tanke på trafikkutvikling er dette en interessant gruppe. Fordi de er unge, kommer disse kvinnene til å være på arbeidsmarkedet lengst og dermed også i trafikken. De vil også til en viss grad være “forbilde” for dem som følger etter. Bilbruken i 1985 var lavest i de eldste aldersgruppene, men forskjellen mellom de yngste og de midtre aldersgruppene var sterkt redusert i forhold til i 1977.

Det som har skjedd i løpet av denne perioden er en mer alminneliggjøring av bilbruk blant kvinner, om enn på et lavere nivå enn for menn. Kohorten som er født i årene 1952–1959 og deres mødre, som tilsvarende kohorten 1918–1927, har hatt den sterkeste utviklingen i bilbruk. Den yngste kohorten har hatt sin ungdomstid på 70-tallet, et tiår da likestillingsdebatten antakelig var på sitt høyeste i forhold til hva de andre kohortene opplevde i sin ungdom. Krav om likestilling på alle områder, også når det gjelder hvem som skal bruke bilen i familien, kan være et resultat av denne kohortens internalisering av samfunnsdebatten/argumentasjonen fra denne tiden. At også deres mødre har hatt en vekst i bilbruk, kan kanskje være en omvendt “smitteeffekt” fra døtre til mødre.

Denne analysen har vist at for utviklingen av kvinners bilbruk på arbeidsreisen kan en observere både alders-, periode- og kohorteffekter. I begynnelsen av perioden var det klare forskjeller mellom aldersgrupper, som dels viser seg å ha sammenheng med alder, men kanskje enda mer med kohorteffekter, særlig blant de eldre. Periodeeffekten har løftet bilbruken opp på et høyere nivå gjennom alminneliggjøring av bilen, men også i 1990 er det kohorteffekter som antagelig

vil kunne gjøre seg gjeldende framover. Når kohortene med høyest bilbruk blir eldre, er det sannsynlig at de beholder sine bilbruksvaner, ikke bare på arbeidsreisen, men også for andre formål.

### 8.6.2 Bruk av bil i arbeid og til frakt av varer og personer

Utover det å komme til arbeid så raskt og bekvemt som mulig, er det to hovedbegrunnelser som brukes for å forklare bilbruk. Den ene er knyttet til behovet for å ha et "frakteredskap" til å kjøre andre, først og fremst barn til barnehage e l, og til å frakte varer, i første rekke dagligvarer. Den andre har med i hvilken grad bilen er nødvendig i det daglige arbeid, om vedkommende bruker sin private bil i arbeidets tjeneste.

I reisevaneundersøkelsene spørres det om man trenger bil i arbeidet og hvor ofte den brukes. Når det gjelder hvilke faste ærend en har i tilknytning til arbeidsreisen, koples disse spørsmålene til hvilke gjøremål som ble gjennomført siste gang vedkommende var på arbeid.

I 1977 var det ikke mer enn 14 prosent av de yrkesaktive kvinnene med førerkort og bil i husholdningen som "...noen gang brukte bil i arbeidet". I 1985 var andelen steget til 35 prosent og i 1990 til 39 prosent. De tilsvarende andelene for menn var henholdsvis 50, 60 og 67 prosent. Det har med andre ord vært en betydelig sterkere økning blant kvinner enn blant menn når det gjelder bruk av bil i arbeidet. En forklaring kan være at kvinner har fått andre typer jobber i perioden. Det har sannsynligvis også sammenheng med at biltilgangen har økt generelt, og at det har blitt mer alminnelig å bruke sin private bil til arbeidsmessige gjøremål. At man noen gang trenger bil i arbeidet, betyr ikke dermed at man trenger den daglig. I 1985 var det slik at av de som svarte bekræftende på at de trengte bil i jobben, var det 35 prosent av mennene som sa de brukte den daglig og 20 prosent av kvinnene, i 1990 var disse andelene henholdsvis 31 og 22 prosent. Om disse turene kunne vært erstattet med ordinær kollektivtransport eller drosje fins det ikke opplysninger om. At bil brukes i arbeid betyr ikke at det er nødvendig å bruke bil *til* arbeidet i den utstrekning det gjøres.

En spesialanalyse av tjenestereiser i arbeid viste at denne typen reiser utgjør ca 4 prosent av alle reiser på landsbasis i 1991/92, og at ca 80 prosent av dem foregår med bil (Stangeby og Hanssen 1995). Det betyr at omfanget av slike reiser er relativt lite.

Den andre hovedgruppen av begrunnelser for bilbruk kan koples til hva som må gjøres på veg til eller fra arbeidet, om bilen trengs til fraktformål. Her finner vi klare kjønnsforskjeller, og endringene fra 1977 til 1990 er svært små, tabell 8.5. Som i 1977 er det kvinnene i 1990 som fremdeles oftere enn menn kombinerer dagligvareinnkjøp med arbeidsreisen, og de henter og bringer barn oftere enn det menn gjør. Det ser med andre ord ikke ut til at det har vært noen store endringer når det gjelder hvordan kvinner og menn organiserer sin arbeidsreise i forhold til familiens arbeidsoppgaver. Det har heller ikke vært noen forskjell mellom kjønnene når det gjelder å hente eller bringe andre. Fremdeles er det menn som oftest gjør dette, men omfanget er svært lite. En del kan antakelig forklares med at ektefellen sitter på som passasjer.



Tidsmessig kombinerer kvinner arbeidsreisen med andre gjøremål i større utstrekning enn menn, noe som betyr at deres behov for bil generelt sett vil være større.

Tabell 8.5: Gjøremål i tilknytning til arbeidsreisen 1977, 1985 og 1990 i Oslo/Akershus fordelt på kvinner og menn. Prosent

Gjøremål	1977 <sup>1</sup>		1985		1990	
	Kvinne	Mann	Kvinne	Mann	Kvinne	Mann
Dagligvareinnkjøp	36	13***	33	18***	27	15***
Hente/bringe barn	6	2***	8	3**	9	5**
Kjøre/følge andre	1	3**	1	6**	1	2*
Ingen gjøremål	-	-	51	66***	56	69***
Antall	811	1092	431	469	714	703

<sup>1</sup> Svarene er basert på om de har gjennomført noen av gjøremålene på veg hjem fra arbeid siste uke

\* signifikant for  $p < 0,05$ , kjikvadrattest

\*\* signifikant for  $p < 0,01$ , kjikvadrattest

\*\*\* signifikant for  $p < 0,001$ , kjikvadrattest

### 8.6.3 Frynsegoder som gratis parkering og bilgodtgjørelse

Mens ærend og tjenestekjøring brukes som begrunnelse for å bruke bilen til arbeidet, er gode parkeringsmuligheter et forhold som fremmer bilbruk. Siden parkeringsmuligheter i hovedsak er knyttet til lokalisering og ikke så mye til favorisering av spesielle yrkesgrupper eller stillingskategorier på ulike arbeidsplasser (dersom det ikke er knapphet på plasser), er det ingen grunn til å regne med at det vil være store kjønnsforskjeller. Tidligere i kapitlet så vi at en noe større andel kvinner enn menn hadde sin arbeidsplass i sentrum og indre sone i 1990. I de to foregående undersøkelsestidspunktene var det ingen forskjell.

Mens 41 prosent av de yrkesaktive kvinnene hadde reservert parkeringsplass i 1977, var andelen med gratis parkering steget til 62 prosent i 1985 og 77 prosent i 1990. For menn var de tilsvarende andelene 45, 74 og 81 prosent, en markant økning for begge kjønn, og en noe høyere andel blant menn enn blant kvinner. Fra andre analyser vet vi at gode parkeringsmuligheter er en viktig forklaring på hvorfor folk velger bil til arbeidet (Solheim 1989). De store endringene i parkeringsmulighetene har sammenheng både med endringer i lokalisering av arbeidsplassene og alminneliggjøring av bilen. Utlokalisering og nyetablering av arbeidsplasser i ytre bydeler og i Akershus har gitt mer plass til parkering. Det er her økningen i privat parkering har vært størst i perioden. Alminneliggjøring av bilen har nærmest gjort det til en selvfølge at de ansatte skal ha gratis parkering der det ikke er plassproblemer.

Andelen som har bilgodtgjørelse i en eller annen form og fordeling av slike goder mellom kvinner og menn har ikke forandret seg fra 1977 til 1990. I 1977 hadde 3 prosent av kvinnene og 22 prosent av mennene en eller annen form for bilgodtgjørelse. I 1985 var andelene 6 og 24 prosent, mens de i 1990 var 5 og 22 prosent. Nivået på ytelsene og forskjellen mellom kjønnene har altså ikke endret seg i løpet av denne perioden selv om bilbruken har økt. Dette viser at kvinner og menn tilhører ulike deler av arbeidsmarkedet. Ulikhet i posisjon gir tilleggsgoder ut over inntekt, som har betydning for deres bilbruk. Forskjellene i fordelingen av tilleggs-

godene har ikke endret seg i løpet av perioden fra den første til den siste undersøkelsen.

#### **8.6.4 Faktorer som betinger kvinners og menns bilbruk i 1985 og 1990**

Hvilke faktorer påvirker kvinners og menns bilbruk på arbeidsreisen? Har det skjedd endringer i betingelsene for å bruke bil fra 1985 til 1990?

Betingelser for å velge bil på arbeidsreisen er knyttet til både den romlige og den tidsmessige dimensjon i tillegg til ressursvariabler. Reisevaneundersøkelsene har flere variable som dekker disse dimensjonene. Indikatorer på tidsbruk og tidsbegrensende faktorer er ukentlig arbeidstid, før- og småskolebarn i familien og avgangshyppighet på det nærmeste kollektive transportmidlet. Før- og småskolebarn i familien forteller om daglige tidsbindinger, som øker behovet for bil. Lang arbeidstid kan bety et ønske om å redusere reisetida, og fører dermed til økt bruk av bil. Dårlig kollektivtilbud i form av lav frekvens vil også kunne være en medvirkende årsak til bilbruk.

De romlige indikatorene som vil være med å påvirke bilbruk er lokalisering av bosted og arbeidsplass, lengde på arbeidsreisen og avstand til kollektivtransport.

Inntekt og antall biler i husholdningen er ressursvariabler som øker bilbruk. Gratis parkering ved arbeidet fremmer også bilbruk. Fordi slike parkeringsmuligheter er så nært knyttet til hvor arbeidsplassen ligger i regionen, velger jeg arbeidsplassens lokalisering som variabel i analysen.

Alder er med for å undersøke om den har en selvstendig betydning når det er kontrollert for om det er førskole - og eller småskolebarn i husholdningen. Fordi undersøkelsen i 1985 mangler opplysning om utdanning, kan sosioøkonomisk status brukes som indikator på oppfatning om likestilling, og dermed også kunne si noe om fordeling av transportressurser internt i familien.

Disse variablene er brukt i multivariate analyser (logistisk regresjon) av bilbruk på arbeidsreisen med utgangspunkt i undersøkelsene fra 1984/85 og 1990/91<sup>5</sup> (jfr figur 8.1). Utvalget som brukes er kvinner og menn med førerkort og bil i husholdningen.

Resultatene av analysen fra 1985 viser at både for kvinner og menn er antall biler i husholdningen viktig for om de kjører selv til arbeid eller ikke (vedleggstabell 8.6 og 8.7). Antallet har imidlertid større betydning for kvinner enn for menn. Det indikerer at menn bruker bil til arbeidet oftere enn kvinner der det er bare én bil i husholdningen.

De kvinnene som arbeider i Akershus og ytre sone kjører oftere bil til arbeidet enn de som arbeider i sentrum og indre sone av Oslo. Det samme gjelder i like stor grad for menn i regionen. Dette gjenspeiler både at det kollektive transporttilbudet er best mot sentrum av byen og innenfor bygrensene og at parkeringsmulighetene er best i periferien. Hvor arbeidsplassen ligger er viktig for bruk av bil uansett kjønn. For kvinner har yrkesstatus klar sammenheng med bilbruk. Blant mellom- og høyere funksjonærer og selvstendig næringsdrivende er det flere bilførere enn blant arbeidere og lavere funksjonærer, selv når det er kontrollert for effekten av inntekt. Det tyder på at kvinner med utdanning og relativt høy yrkesstatus er mer

likestilt med hensyn til bilbruk enn kvinner med lav yrkesstatus. Blant menn er bilbruken den samme uansett yrkesstatus.

I familier med førskolebarn er det mer vanlig at kvinner kjører bil til arbeidet enn i familier uten barn under 7 år. For menn har barn i familien ingen innvirkning på om de kjører bil eller ikke. Det betyr ikke at fedre ikke følger sine barn til barnehagen, men dette er ingen nødvendighet for å bruke bil. De kjører bil uansett. For kvinner er hensynet til barn, enten ved bringing og henting eller for å spare tid på reisen, "legitimerende" for bilbruk. Menns bilbruk øker med avtakende reiselengde. Dette betyr at på en del av de helt lengste arbeidsreisene er det vanlig å reise kollektivt (tog), samtidig som menn i liten grad går eller sykler til arbeidet, noe som kan være aktuelt på de korte strekningene.

Resultatene fra 1990 er noe annerledes (vedleggstabell 8.8 og 8.9). Fremdeles har arbeidsplassens lokalisering stor betydning både for kvinner og menn og også antall biler i husholdningen. Det kollektive transporttilbudet kommer her inn som en forklaringsfaktor både for kvinner og menn. Tilbøyeligheten til å kjøre bil øker med avtakende frekvens på det aktuelle kollektivtilbudet.

Fremdeles er det slik at førskolebarn i familien betyr at kvinner kjører bil oftere enn der det ikke er førskolebarn. For menn har dette fremdeles ingen signifikant betydning.

Menns bilbruk øker med arbeidstidens lengde, og det er en tendens til at de oftere bruker bil på kortere avstander, slik som det også var i 1985.

Mellom 1977 og 1990 har det vært en sterk økning i kvinners bilbruk på arbeidsreiser, fra 21 prosent i 1977 til 40 prosent i 1990. Menns bilbruk har vært omtrent på det samme nivået, ca 60 prosent, gjennom hele perioden. Til forskjell fra menn er kvinners bilbruk knyttet til at det fins førskolebarn i familien. Kvinners bilbruk "legitimeres" til en viss utstrekning av ansvar for transport av barn.

## 8.7 Oppsummering og konklusjon

Kvinnens og menns arbeidsreiser er blant annet resultatet av beslutninger som er tatt på bolig- og arbeidsmarkedet. I de undersøkelsene jeg har referert, er arbeidsreisens lengde sjelden nevnt som flyttemotiv eller som grunn til valg av arbeidsplass. Likevel finner jeg at kvinner i overveiende grad har kortere arbeidsreiser enn det menn har. Denne forskjellen fins ikke bare i Oslo-området. Litteraturen som jeg har referert viser det sammen fenomenet, og forskjellen består over tid, som i Oslo-regionen fra 1977 til 1990.

Arbeidsreisen reflekterer forskjeller i kvinners og menns posisjoner, både innenfor produksjon og reproduksjon, på arbeidsmarkedet og innenfor husholdet.

Fra 1977 til 1990 har det foregått store endringer når det gjelder kvinners tilpasning på arbeidsmarkedet og når det gjelder arbeidsreisen i Oslo og Akershus. Yrkesaktiviteten har økt, og flere har blitt heltidsarbeidende. I løpet av denne perioden har det skjedd en spredning av både boliger og arbeidsplasser. Arbeidsreisens lengde har likevel ikke blitt kortere selv om arbeidsplassene er mer spredt i regionen. Relativt færre arbeider i de indre bydelene, dette gjelder både kvinner og menn. Analysene i dette kapitlet har vist at kvinner i mindre grad enn menn

bruker det bymessige rommet når de skaffer seg lønnsarbeid. De har kortere veg til jobben enn menn, og de arbeider oftere innenfor den bydelen eller kommunen de bor. Begrensningen i bruk av det geografiske arbeidsmarkedet dette gjenspeiler, kan være uttrykk for en segmentering av arbeidsmarkedet som gir kvinner færre valgmuligheter. Følger man Harveys tankegang, vil dårligere tilgjengelighet og mer begrenset bruk av byrommet gi en sosial praksis som dermed legger grunnlag for mindre muligheter til valg på nye områder.

Analysene i dette kapitlet har i første rekke vært konsentrert om bruk av bil på arbeidsreisen, og utvikling av bilbruk over tid. I 1977 var det ca 20 prosent av kvinnene som kjørte bil til jobben, i 1990 var andelen steget til 40 prosent. Fremdeles ligger menn klart over i bilbruk, 60 prosent.

Det viser seg at menn har arbeidsmessige betingelser som begunstiger bilbruk. De har flere frynsegoder knyttet til bilbruk enn det kvinner har i form av firmabil og andre støtteordninger. Forfordelingen av frynsegoder mellom kvinner og menn har ikke endret seg fra 1977 til 1990. Koplingen mellom mann og bil, slik som jeg viste i kapittel 5, forsterkes med andre ord gjennom slike arbeidsmessige ordninger. I løpet av denne perioden har prisutviklingen for bilbruk også vært mye gunstigere enn for kollektivbruk. Mens indeksen for bilkjøp og bensin stort sett har fulgt konsumprisindeksen, har prisen på månedskort blitt fordoblet i forhold til konsumprisindeksen. På sett og vis kan man si at det er menns reisemåter som har blitt favorisert.

Kvinner har flere husholdsoppgaver knyttet til arbeidsreisen enn det menn har. De henter og bringer barn til daghjem og skole, og de sørger for dagligvareinkjøp. Dette viser møtet mellom det lineære og det sykliske tidsordningssystemet og periodisiteten i gjøremålene. Heller ikke her har det skjedd noen endringer i fordeling av oppgaver mellom kvinner og menn. Faktorer som er med på å bestemme kvinners og menns bilbruk varierer i forhold til disse reproduktive gjøremålene. For kvinner har førskolebarn i familien betydning for om de bruker bil eller ikke. For menn har dette ingen betydning. De trenger ikke denne typen "legitimering" for sin bilbruk.

For by- og trafikkplanlegging er kunnskap om kvinners arbeidsreiser viktig ut fra ulike hensyn. Arbeidsreisen bidrar til å strukturere og binde befolkningens aktiviteter både romlig og tidsmessig, og den er dimensjonerende for kapasiteten både på kollektivtilbudet og for vegsystemet. Kvinners og menns arbeidsreiser er ulike både ut fra forskjellig ressurstilgang og gjøremål knyttet til dagliglivets organisering, og dette har endret seg relativt lite fra 1877 til 1990. Planlegging ut fra gjennomsnittsbetraktninger kan dermed lett bli planlegging ut fra forutsetninger som ikke fins. Den treffer verken kvinners eller menns virkelighet. Kvinners tilknytning til arbeidsmarkedet har vært under raskere endring enn menns. Det skaper endrete betingelser for planlegging.

Det er flere forhold som må tas i betraktning når det gjelder de trafikkmessige konsekvenser av de endringene i kvinners arbeidsreiser som er beskrevet i analysene foran. For det første er det økningen i andel bilførere for de yrkesaktive kvinnene. Fremdeles er det et stykke igjen før de når mennene, 40 mot 60 prosent. Hvis kvinnene i regionen når opp til menns nivå, betyr dette ca 35 000 flere kvinner som selv kjører bil til arbeidet i Oslo og Akershus.

Det andre fenomenet som vil ha trafikkmessig betydning er at det er stadig flere kvinner med heltidsarbeid. Avhengig av hvordan deltiden er organisert, om det betyr daglig kortere arbeidstid eller færre arbeidsdager pr uke, vil en økning i heltidsarbeid bety enten flere arbeidsreiser i rushtiden eller flere arbeidsreiser totalt. En økning i heltidsarbeidende kvinner på 10 prosentpoeng betyr ca 20 000 flere som reiser i rushtiden (gitt at de arbeider dagtid).

Det tredje fenomenet er tendensen til at en større andel arbeidsplasser lokaliseres utenfor sentrum og indre sone. Dette betyr at arbeidstakerne får et langt dårligere kollektivtilbud til jobben, med høyere bilbruk som resultat. Analysene viser at bilbruken er helt avhengig av hvor arbeidsplassen ligger. Den er mye høyere i Oslos ytre bydeler og Akershus enn i de indre bydeler.

Analysene viser også at bilbruken, især for menn, har en tendens til å være høyest på de korte avstandene. Det kan være et tegn på at når bilen er tilgjengelig, har avstand liten betydning. Bilen har tradisjonelt tilhørt mannens domène (jfr kapittel 5), og det endres ikke over natten. Bilbruk skaper sterke vaner, slik at den brukes fordi den er der. På korte avstander kan det være slik at en ikke velger kollektive transportmidler dersom tilbudet ikke er svært godt, fordi gangtid og eventuell ventetid vil utgjøre en stor del av den totale reisetiden. I de ytre områdene der det kollektive transportnett er spredt, kan tilrettelegging for å gå eller sykle skape et alternativ, hvert fall for dem som ikke har tilgang til bil.

Kvinnens bruk av bil er delvis betinget av andre faktorer enn menns. Førskolebarn i familien påvirker kvinnens bilbruk, men ikke menns. Når menns bilbruk øker på de korte avstandene, men ikke kvinnens, viser dette at forskjellen i muligheten til bruk av bil er stor mellom kvinner og menn, selv ved kontroll både for strukturelle variable og husholdsressurser. Det betyr at tiltak både når det gjelder bilbruk og virkemidler knyttet til kollektivtilbudet vil ha kjønnsmessige fordelingsvirkninger. Tilrettelegging for bilbruk vil kunne øke forskjellene mellom kvinner og menn og mellom ulike grupper av kvinner. En spredning av arbeidsplasser i regionen kan redusere tilgjengeligheten ytterligere for dem som har minst transportressurser.

## Vedleggstabeller

*Vedleggstabell 8.1: Alder, livssyklus og sosioøkonomisk status for kvinner i Oslo og Akershus, 18–67 år i 1977, 1985 og 1990. Prosent*

	1977	1985	1990
<i>Alder</i>			
18–24	14	15	12
25–34	25	23	32
35–44	18	26	25
45–54	24	19	19
55–66	16	14	11
67+	3	2	1
<i>Livssyklus</i>			
Alene	17	15	21
Par uten barn	31	40	27
Enslig med barn	8	8	4
Par med barn	34	26	35
Flere voksne	10	11	13
<i>Sosioøkonomisk status</i>			
Ufaglært arbeider		5	8
Faglært arbeider		1	3
Lavere funksjonær		31	15
Mellom funksjonær		41	54
Høyere funksjonær		14	7
Selvstendig næringsdrivende		8	12
Antall	666	385	960

*Vedleggstabell 8.2: Fordeling av bosted for yrkesaktive kvinner i Oslo og Akershus i 1977, 1985 og 1990. Prosent*

Bosted	1977	1985	1990
Sentrum og indre sone Oslo	21	12	15
Ytre sone Oslo	39	43	36
Akershus	39	46	49
Sum	99	101	101
Antall	720	409	791

*Vedleggstabell 8.3: Fordeling av bosted for yrkesaktive menn i Oslo og Akershus i 1977, 1985 og 1990. Prosent*

Bosted	1977	1985	1990
Sentrum og indre sone Oslo	12	11	15
Ytre sone Oslo	40	32	38
Akershus	48	57	48
Sum	100	100	101
Antall	862	453	807

Vedleggstabell 8.4: Fordeling av arbeidsplasser for yrkesaktive kvinner 18 år og eldre i Oslo og Akershus i 1977, 1985 og 1990. Prosent

Arbeidssted	1977	1985	1990
Sentrum og indre sone Oslo	50	41	37
Ytre sone Oslo	23	25	31
Akershus	27	34	32
Sum	100	100	100
Antall	720	409	791

Vedleggstabell 8.5: Arbeidsreisens lengde for kvinner og menn etter bosted i regionen, 1985 og 1990, km.

Bosted	Kvinne 85	Kvinne 90	Mann 85	Mann 90
Sentrum og indre by	4,2	5,3	8,2	4,9
Ytre by	8,0	7,5	9,6	9,4
Akershus	12,0	11,9	18,5	17,0
Alle	9,9	9,3	14,6	12,4
Antall	433	768	463	798

Vedleggstabell 8.6: Logistisk regresjon av bruk av bil som sjåfør til arbeid for kvinner i Oslo/Akershus 1985

Variabel	Estimert parameter	Standardavvik	Signifikansnivå
Arbeidsplass <sup>1</sup>	1,0429	0,3680	0,0046
Bosted <sup>2</sup>	-0,4363	0,7517	0,5617
Ukentlig arbeidstid	0,0127	0,0140	0,3653
Alder	0,1086	0,1314	0,4088
Bruttoinntekt IO	-0,0305	0,0596	0,6088
Antall barn ≤6 år	0,6495	0,3319	0,0504
Antall barn ≤12 år	0,0892	0,2884	0,7570
Antall avganger koll.transp. (avtagende verdi)	0,1579	0,1289	0,2206
Avstand til holdeplass	-0,0445	0,1268	0,7258
Sosioøkonomisk status <sup>3</sup>	0,7941	0,3900	0,0417
Arbeidsreisens lengde, km	0,0183	0,0152	0,2288
Antall biler i husstanden	1,4619	0,2836	0,0000
Konstant	-4,2981	1,2373	0,0005

N=224

-2 Log likelihood = 254,454

Variabelverdier:

<sup>1</sup> Ytre sone/Akershus = 1, sentrum/indre sone = 0

<sup>2</sup> Ytre sone/Akershus = 1, sentrum/indre sone = 0

<sup>3</sup> Mellom og høyere funksjonær, selvstendig næringsdrivende = 1  
Faglært, ufaglært arbeider, lavere funksjonær = 0

Vedleggstabell 8.7: Logistisk regresjon av bruk av bil som sjåfør til arbeid for menn i Oslo/Akershus 1985

Variabel	Estimert parameter	Standardavvik	Signifikansnivå
Arbeids plass <sup>1</sup>	1,0636	0,2534	0,0000
Bosted <sup>2</sup>	-0,2115	0,4628	0,6476
Ukentlig arbeidstid	0,0146	0,0139	0,2927
Alder	-0,0010	0,1031	0,9921
Bruttoinntekt IO	-0,0501	0,0521	0,3368
Antall barn ≤6 år	0,0933	0,2174	0,6679
Antall barn ≤12 år	-0,2845	0,2240	0,2041
Antall avganger koll.transp. (avtagende verdi)	0,0389	0,0998	0,6971
Avstand til holdeplass	0,1296	0,1100	0,2390
Sosioøkonomisk status <sup>3</sup>	-0,3620	0,2815	0,1983
Arbeidsreisens lengde, km	-0,0180	0,0087	0,0385
Antall biler i husstanden	0,6969	0,2245	0,0019
Konstant	-0,6833	0,9003	0,4479

N=347

-2 Log likelihood = 398,985

Variabelverdier:

<sup>1</sup> Ytre sone/Akershus = 1, sentrum/indre sone = 0<sup>2</sup> Ytre sone/Akershus = 1, sentrum/indre sone = 0<sup>3</sup> Mellom og høyere funksjonær, selvstendig næringsdrivende = 1

Faglært, ufaglært arbeider, lavere funksjonær = 0

Vedleggstabell 8.8: Logistisk regresjon av bruk av bil som sjåfør til arbeid for kvinner i Oslo/Akershus 1990

Variabel	Estimert parameter	Standardavvik	Signifikansnivå
Arbeidssted <sup>1</sup>	0,7472	0,2575	0,0037
Bosted <sup>2</sup>	0,2425	0,4170	0,5609
Ukentlig arbeidstid	-0,0199	0,0160	0,2149
Alder	0,0193	0,0110	0,0802
Bruttoinntekt IO	0,0021	0,0025	0,3920
Antall barn ≤6 år	0,4278	0,2219	0,0539
Antall barn ≤12 år	-0,2504	0,2932	0,3930
Antall avganger pr time (avtakende verdi)	-0,1198	0,0565	0,0341
Gangtid til holdeplassen	0,0120	0,0216	0,5791
Sosioøkonomisk status <sup>3</sup>	0,3442	0,3172	0,2779
Arbeidsreisens lengde	-0,0017	0,0012	0,1423
Antall biler i husstanden	0,8659	0,2328	0,0002
Konstant	-1,9224	0,9076	0,0342

N=332

-2 Log likelihood = 402,979

Variabelverdier:

<sup>1</sup> Ytre sone/Akershus = 1, sentrum/indre sone = 0<sup>2</sup> Ytre sone/Akershus = 1, sentrum/indre sone = 0<sup>3</sup> Mellom og høyere funksjonær, selvstendig næringsdrivende = 1

Faglært, ufaglært arbeider, lavere funksjonær = 0

Vedleggstabell 8.9: Logistisk regresjon av bruk av bil som sjåfør til arbeid for menn i Oslo/Akershus 1990



Variabel	Estimert parameter	Standardavvik	Signifikansnivå
Arbeidssted <sup>1</sup>	1,0054	0,2278	0,0000
Bosted <sup>2</sup>	0,0342	0,3478	0,9217
Ukentlig arbeidstid	0,0507	0,0141	0,0003
Alder	-0,0096	0,0095	0,3155
Bruttoinntekt IO	-0,0004	0,0005	0,4360
Antall barn ≤6 år	-0,2086	0,2083	0,3167
Antall barn ≤12 år	-0,0426	0,2154	0,8432
Antall avganger pr time (avtakende verdi)	-0,1747	0,0582	0,0027
Gangtid til holdeplassen	5,14E-05	0,0134	0,9969
Sosioøkonomisk status <sup>3</sup>	-0,0274	0,2781	0,9216
Arbeidsreisens lengde	- 0,0014	0,0008	0,0799
Antall biler i husstanden	1,0982	0,2398	0,0000
Konstant	-2,2292	0,8177	0,0064

N=429

-2 Log likelihood = 489,876

Variabelverdier:

<sup>1</sup> Ytre sone/Akershus = 1, sentrum/indre sone = 0

<sup>2</sup> Ytre sone/Akershus = 1, sentrum/indre sone = 0

<sup>3</sup> Mellom og høyere funksjonær, selvstendig næringsdrivende = 1

Faglært, ufaglært arbeider, lavere funksjonær = 0

## Fotnoter

---

<sup>1</sup> I denne sammenhengen ser jeg bort fra muligheten til å substituere arbeidsreisene med telependling.

<sup>2</sup> Det er ikke gjort nasjonale flyttemotivundersøkelser i Norge siden.

<sup>3</sup> I 1985 ble det innført en ny åpningstidslov, som gjorde det mulig å holde butikkene åpne lenger utover ettermiddagene og kveldene (Aarak 1987).

<sup>4</sup> Utdanning ville ha vært en bedre indikator på hvilke muligheter som fins på arbeidsmarkedet. Siden opplysning om utdanning mangler i undersøkelsen fra 1984/85, vil denne variabelen heller ikke brukt i analyse av data fra de andre undersøkelsene.

<sup>5</sup> Analyser av undersøkelsen fra 1977 vil ikke bli gjort fordi den mangler opplysning om yrke og reiselengde.

## 9. Samspill mellom ektefellers arbeidstid og arbeidsreise

### 9.1 Innledning og problemstilling

I forrige kapittel viste jeg hvordan arbeidsreisens ulike dimensjoner gjenspeiler sosiale relasjoner og posisjoner både på arbeidsmarkedet og innenfor husholdet. I dette kapitlet vil jeg gå nærmere inn på hushold hvor begge ektefeller/samboere<sup>56</sup> er yrkesaktive og undersøke hva slags tilpasninger som skjer med hensyn til både lønnsarbeid og husholdsarbeid og som får betydning for begge arbeidsreiser.

Økning i kvinners yrkesaktivitet reiser flere viktige spørsmål om hvordan yrkesaktive ektefeller eller samboere organiserer hverdagslivet. Hvilke tilpasninger skjer ved valg av bolig, arbeidsplasser og arbeidstider, og hvordan fordeles familiens transportressurser? Hvilke konsekvenser har dette for arbeidsmuligheter i en arbeidsmarkedsregion og for hvordan arbeidsreisene vil arte seg både for den enkelte og for bysamfunnet som helhet?

Jeg vil gå nærmere inn på de prosesser som foregår mellom ektefeller når det gjelder arbeid og arbeidsreisen i ulike typer hushold. Hvordan tilpasser yrkesaktive ektefeller i Oslo-regionen sine arbeidstider og arbeidsplasser til hverandre? Hvordan fordeler de familiens transportressurser seg i mellom?

I forrige kapittel henviste jeg til teorier og empiri for forklaringer på ulikheter mellom kvinners og menns arbeidsreiser. Hovedforskjellene er at kvinners arbeidsreiser er kortere og at de bruker bil i mindre utstrekning enn menn. Avstandsforskjellen forklares dels ut fra hensyn til barn, dels med utgangspunkt i at (gifte) kvinner generelt har større ansvar for husholdsbaserte arbeidsoppgaver og derfor velger arbeid nærmere hjemmet. Den kortere avstanden har også blitt forklart ut fra kvinners dårligere økonomi, som betyr at de ikke har råd til å reise så langt som menn og heller ikke kjøpe bil i samme utstrekning. Enkelte mener at kvinners geografiske arbeidsmarked gir kortere reiser, fordi det er større spredning av arbeidsplasser for ufaglærte, og man trenger derfor ikke reise så langt for å få arbeid som de med spesialisert utdanning. Disse resultatene baserer seg på analyser av kvinner og menn hver for seg. Det jeg vil gjøre i dette kapitlet er å undersøke tilpasningene innenfor husholdet mellom ektefellene.

Når jeg retter fokus mot interne prosesser i husholdet, i dette tilfellet mot relasjonene mellom ektefeller, er det ut fra en betraktning om at selv om de foregår innenfor den private sfære, har de samfunnsmessige konsekvenser. Disse prosessene er også i stor grad et resultat av samfunnsmessige forhold, som for eksempel kjennetegn ved arbeidsmarkedet, boligmarkedet, ved transport- og arealplanlegging, familiepolitikk osv. Årsaken til at hushold med to yrkesaktive er spesielt interessante i forhold til hushold bestående av enslige eller hushold med bare en yrkesaktiv, er at hushold med to yrkesaktive eller arbeidssøkende må finne bolig der det er muligheter for begge til å ha eller å skaffe seg arbeid. Boligen må være lokalisert slik at avstanden til arbeidsplassen ikke er for lang og

eller at det fins private eller kollektive transportmuligheter. Denne typen hushold vil også, i større utstrekning enn hushold med en yrkesaktiv, kunne velge mer fritt på boligmarkedet takket være høyere inntektsnivå.

Interessen for å undersøke samspillet mellom husholdsinterne beslutningsprosesser og fordelinger av transportressurser og tilpasninger av arbeidsreisen har vært relativt liten. I Sverige er det utviklet husholdsbaserte valgmodeller for transportmiddelbruk (Algers og Widlert 1992a, 1992b). I Trondheim er det gjennomført en analyse av husholdsstruktur og reiseatferd (Meland 1992) og i Oslo vår egen undersøkelse av bilens betydning for familiers hverdagsliv (Hjorthol m fl 1990).

Kunnskap om forholdet mellom husholdsinterne beslutninger og den urbane kontekst er viktig ut fra flere perspektiver. Sett i et likestillingspolitisk perspektiv kan disse valgene betraktes fra to ståsteder. På den ene siden kan fordelingsbeslutningene som gjøres innenfor husholdet eller familien være vanskelige å påvirke med politiske virkemidler, dersom det er ønskelig. Sett fra en annen side har beslutninger om handlinger tatt innenfor familien samfunnsmessige konsekvenser, blant annet ved den aggregerte mengden av handlinger de representerer. Svært mye av den samfunnsmessige planleggingen baseres nettopp på slike aggregater av handlinger når de viser seg i form av etterspørsel etter samfunnsmessige tilbud og tjenester. Dersom tilbudene ikke tilsvarer de virkelige behovene eller de tildekker skjevheter, for eksempel i forhold til likestilling, kan konsekvensen bli bruk av virkemidler og iverksetting av tiltak som forsterker skjevhetene.

Sett i et trafikkplanleggingsperspektiv er grunnlaget for beslutninger som resulterer i handlinger på transportmarkedet svært viktige å få tak i. Hvordan arbeidsoppgaver, tid og ressurser fordeles innenfor en husholdning er av interesse for trafikkplanleggingen, fordi gjøremål og bruk av transportredskapene til bestemte tider og bestemte steder resulterer i et aggregat av reisevirksomhet. Ulikheter i hvordan denne fordelingen foregår i forskjellige typer husholdninger kan gi en forståelse for viktige utviklingstrekk på transportmarkedet.

Ut fra et arealplanleggingsperspektiv er det av interesse å få kunnskap om hvilke kjennetegn og motiver som er med på å forklare valg av bolig, arbeidsplasser og bruk av transportmidler for ulike kategorier av husholdninger.

Tid, rom og transportressurser er de sentrale faktorene jeg behandler i dette kapitlet. Tid vil dreie seg både om arbeidstid og reisetid for begge ektefeller. Den romlige dimensjonen inneholder bosted og arbeidssted for begge to og avstanden mellom disse stedene. Bosted i regionen vil være av interesse fordi det sier noe om mulighetene både til å kunne arbeide lokalt og tilgangen til kollektive transportmidler, arbeidsplassens lokalisering forteller om de kollektive resemulighetene. Fordi analysene baseres på tverrsnittsdata, kan det ikke sies noe om selve beslutningsprosessen som fører fram til det resultatet som analyseres. Jeg må derfor begrense diskusjonen om hva som skjer til å bruke kjennetegn ved respondentene som indikatorer for å forstå hva som hender innenfor husholdet.

Fordi Oslo-regionen gjerne betraktes som ett arbeidsmarked, bruker jeg data fra reisevaneundersøkelsen 1990/91 både for Oslo og Akershus. Spørsmålet er imidlertid om er dette er et like godt geografisk tilgjengelig arbeidsmarked for alle potensielle arbeidssøkere. Resultatene fra reisevaneundersøkelsen viser at yrkes-

aktiviteten er lavere for kvinner i Akershus enn i Oslo, og de er oftere deltidsarbeidende enn de yrkesaktive Oslokvinnene, tabell 9.1. For menn er tendensen omvendt (vedleggstabell 9.1).

Tabell 9.1: Yrkesaktivitet blant kvinner i Oslo/Akershus 1990/91 fordelt på bostedssone. Prosent\*

Bosted	Yrkesaktivitet		
	Heltid 30 timer eller mer	Deltid inntil 30 timer	Ikke yrkesaktiv
Sentrum	64	18	18
Indre by vest	61	17	22
Indre by øst	71	10	19
Ytre by vest/nord	56	14	29
Groruddalen	57	15	28
Ytre by sør/øst	56	19	26
Asker og Bærum	55	25	21
Nedre Romerike	49	20	31
Øvre Romerike	48	26	27
Follo	47	23	31
Totalt	55	19	26
Antall	686	242	327

\* Signifikant for  $p < 0,05$ , kjiqvadrattest

Dette kan være en ønsket tilpasning. Men det kan også være slik at romlige og tidsmessige barrierer, eventuelt koplet med knapphet på transportmessige ressurser, hindrer kvinner i å få det arbeidet de helst vil ha eller lønnsarbeid i det hele tatt. Det at flere blant kvinnene enn blant mennene arbeider innenfor bostedssonen er ytterligere en indikator på dette, henholdsvis 41 mot 29 prosent. Forskjellene mellom kvinner og menn er størst i ytterregionen (vedleggstabell 9.2)

Innenfor byregionen finner man en ulik yrkestilpasning for kvinner og menn, både i forhold til tid og rom. Yrkesaktiviteten er lavere for kvinner dess lenger ut i regionen man kommer, dvs i områder der det er en større andel boliger enn arbeidsplasser og hvor det kollektive transporttilbudet er dårligere enn i de sentrale områdene. Dette tyder på at avstand er en større barriere for kvinner enn for menn, og at en spredt byutvikling er mindre gunstig for kvinners mulighet på arbeidsmarkedet enn for menns.

Yrkesaktive kvinner i de ytre områdene av regionen arbeider også oftere deltid enn kvinner i de mer sentrale deler av regionen. Deltidsarbeid kan være en ønsket tidsmessig tilpasning, men det kan også være uttrykk for mangel på valgmulighet. Er man avhengig av det lokale arbeidsmarkedet, enten på grunn av mangel på privat eller kollektiv transport, eller fordi tiden er for knapp for lange arbeidsreiser, kan deltidarbeid være løsningen. Lokale arbeidskjøpere kan utnytte en slik tvangssituasjon dersom arbeidsmarkedet ikke er for stramt.

Et ytterligere tegn på avhengighet av det lokale arbeidsmarkedet er at kvinner oftere enn menn arbeider i hjemkommunen i de ytre delene av regionen.

Videre i kapitlet skal jeg gå nærmere inn på faktorer kan være med på å forklare disse forskjellene.

## 9.2 Fordeling av tid og oppgaver innenfor familien

### 9.2.1 Tidspress

Mistilpasning mellom fordeling av inntekt og økonomiske behov gjennom familiens livsløp har blitt kalt *life cycle squeeze* (Oppenheimer 1974) eller på norsk – livsfaseklemma. Som et resultat av dette kan en også snakke om en tidsklemme. På samme måte som mange opplever et økonomisk press i familiens etableringsfase, er det i denne perioden med førskole- og småskolebarn at tidspresset også er størst.

Tid er for mange den kritiske faktoren for å klare gjennomføringen av et husholds dagsprogram. I familier med barn og to yrkesaktive er det særlig viktig at samspillet i tidsbruken organiseres slik at det passer til tidsmønstre i andre institusjoner. Når arbeidstider og åpningstider i institusjoner familien er avhengig av er sammenfallende, blir tid en knapp ressurs. Samordning av individuelle og samfunnsmessige tidsskjema blir viktig for å organisere dagliglivet for en storbyfamilie, der det lineære og det sykliske tidsordningssystem møtes (jfr avsnitt 4.3.2).

Tidsbruk er også en konsekvens av den romlige organiseringen av ulike aktiviteter og hvilke valgmuligheter den enkelte og familien har innenfor den romlige strukturen. Storbyen gir flere valgmuligheter, men også muligheter for lange avstander dersom valg av sted for ulike gjøremål har maksimal spredning innenfor byregionen.

Tidspress kan bety at man ikke alltid har mulighet til selv å ha kontroll over egen tidsbruk og at det kan være en viss konkurranse om hvem som skal eller ikke skal ta på seg de felles oppgavene innenfor et hushold. Fra tidsnyttingsundersøkelser kjenner vi til at kvinner bruker mer av sin tid på oppgaver som er av felles art og til gode for flere enn seg selv (jfr også kapittel 4). Husarbeid, barnetilsyn og annet omsorgsarbeid er, som tidligere nevnt, fremdeles hovedsakelig kvinners ansvarsområde. I kapittel 4 viste jeg hvordan kvinners tidsbruk i større grad enn menns er preget av gjentakelser med hyppigere periodisitet. Nå kan det hevdes at tid brukt på det lønnete arbeidsmarkedet i stor utstrekning også er tid brukt for å tilfredsstille andres behov, og at den mertiden menn bruker på det lønnete arbeidsmarkedet tilsvarer den ulønnete tiden kvinner bruker i husholdet. Samlet bruker imidlertid kvinner noe mer tid enn menn på husholdsrelatert arbeid og lønnsarbeid (SSB 1992a).

Husholdets ulike medlemmer kan ha ulike interesser og holdninger i forhold til fordeling av tid, og familien framstår ikke nødvendigvis som en felles enhet eller aktør. Kamp om tiden kan bestå i å kunne velge det som for en selv er mest attraktivt. Kamp om tid betyr at maktfordelingen innen familien kan være avgjørende for utfallet. Som jeg viste i kapittel 4, har kvinner en større villighet til å gi av egen tid ved å akseptere lengre reisetid ved en overgang fra bil til kollektive transportmidler. Annen forskning som ble referert samme kapittel tyder også på at kvinner har et noe annet forhold til tid enn det menn har. Deres erfaringer fra ulike sosiale relasjoner gjør dem mindre "tidsgjerrige" enn menn. Det kan ha betydning for hvordan ulike oppgaver fordeles innenfor et hushold.

### 9.2.2 Økonomisk fordelingsteori

Økonomisk teori om fordeling av arbeidsoppgaver innenfor en familie tar utgangspunkt i forutsetningen om nyttemaksimering og kan knyttes til fordelingsprinsippet om størst mulig utbytte. Det neoklassiske synet er at husholdet betraktes som en inntektsenhet der de individuelle medlemmene har en felles interesse og gjør rasjonelle valg for å maksimere nytten til husholdet som en helhet (Becker 1981). Husholdet fordeler tid mellom individene på forskjellige oppgaver for å maksimere husholdets nytte eller produktivitet. De forskjellige medlemmene i familien bruker sin tid i forhold til sine kvalifikasjoner (komparative fortrinn) hjemme og på arbeidsmarkedet.

Økonomisk teori tar blant annet utgangspunkt i at oppgavefordelingen er basert på et effektivitets- og harmoniønske. Den ser bort fra tilfredsstillelsen i å delta på forskjellige arenaer (uten at det gir høyest økonomisk utbytte) og i maktforholdet som styrer “forhandlingene” om arbeids- og ressursdeling innenfor husholdet.

Familiemedlemmene, eller aktørene i husholdet inngår i sosiale relasjoner til hverandre. Relasjonene kan være bygd på gjensidighet. Men ofte vil ett familie-medlem ha en sterkere posisjon enn et annet og dermed muligheten til å utøve makt over vedkommende, å få gjennom sin vilje. Posisjon i familien kan være basert på formelle egenskaper som utdanning, yrke eller inntekt. Maktrelasjonen kan også være basert på personlighetstrekk som ikke er lett synlige.

I en familie kan makt bety å ha kontroll over ressursene, for eksempel å kunne disponere bilen fritt etter eget for godtbeholdende. Det kan også bety å ha kontroll over tiden på en slik måte at fellesoppgavene, tid brukt til nytte også for andre, blir ulikt fordelt mellom ektefellene. Ett av husholdsmedlemmene kan for eksempel utnytte sin makt til å bruke en stor del av døgnet timer til egne aktiviteter, mens en annen må, som følge av dette, bruke tiden til å tilfredsstille andres behov. Dersom kvinner og menn har et ulikt forhold til tid, kan diskusjonen om fordeling av tidsressurser til forskjellige gjøremål ha basis i ulike premisser. Å ha kontroll over tiden og transportressursene betyr også at en har kontroll over bruken av rommet – og over rommets bruksmessige utstrekning.

### 9.2.3 Fordelingsprinsipper

Fordeling av tid og ressurser innen familien kan relateres til ulike former eller prinsipper for fordeling:

- Etter hva som gir *størst utbytte* (i penger). Den som kan utnytte ressursen slik at vedkommende bidrar med mest penger til felleskassa (familien), er berettiget til å få denne ressursen. Dette kan skje til tross for at en slik fordeling betyr sementering av et gitt mønster, som kan vise seg å være lite funksjonelt over lengre tid. Den som har best mulighet til høyest inntekt jobber mest, utnytter det komparative fortrinn attraktiviteten på arbeidsmarkedet gir.
- Etter hva som er *mest rettferdig*. Rettferdighet bygger på tanken om likhet. Spørsmålet er om det er likhet i utgangspunktet eller om det er resultatlikhet det er snakk om. Her må en se på om ressursen som skal fordeles er et mål i seg selv eller et middel til å oppnå andre mål. Bil kan for eksempel være et

mål i seg selv, men også et middel. Å bruke bil for å kjøre barn i barnehage m v er et eksempel på middel. Å vise fram sin nye bil er et mål (som er nærmere knyttet til menns identitet enn kvinners, jfr kapittel 5).

- Etter hvem som har størst *behov*. Behov er et like vanskelig fordelingsprinsipp som rettferdighet. Det forutsetter at noen bestemmer hvilke behov som er de viktigste og som dermed først må tilfredsstilles. Den som har lengst arbeidsreise, eller dårligst korresponderende kollektivtilbud, som skal følge barn, handle dagligvarer etc.
- Etter hvem som har størst *makt*, for eksempel til å definere ressursen som sin egen. Det er ikke så lett å si noe om ut fra en reisevaneundersøkelse. Status og inntekt kan kanskje være et uttrykk for makt, men makt kan også ligge på det psykologiske plan.
- Etter *sedvane* eller *tradisjon*. Roller, normer og forventninger er tett knyttet opp til dette fordelingsprinsippet. At mannen bruker bil i alle sammenhenger der de objektive forholdene er tilnærmet de samme, kan tilskrives sedvane eller tradisjon (det kan også ha med makt å gjøre).

Disse forskjellige fordelingsprinsippene er ikke gjensidig utelukkende, flere av dem er mulig å kombinere. Når det er snakk om fordeling av tid og ressurser innenfor et hushold, er det også viktig å knytte husholdet til andre institusjoner det er i samspill med.

Cato Wadel (1983) foreslår å betrakte familien som et sysselsettingssystem, definert som et sett av innbyrdes aktiviteter og sosiale roller. Med dette utgangspunktet kan en analysere hvordan aktiviteter henger sammen og hvordan ulike medlemmer av familien inngår i relasjoner til hverandre, også de innbyrdes maktforhold. Det familiære sysselsettingssystemet står også i et gjensidig avhengighetsforhold til andre sysselsettingssystemer som for eksempel skole, arbeidsplass, barnehage og kollektive transportsystemer. Familien må derfor organisere sine aktiviteter i feltet mellom samfunnsmessige betingelser og egne og andre menneskers behov, ønsker og ressurser.

Fase i livet, sivilstatus, om man har barn eller ikke og barns alder, har betydning for avhengighet av andre sysselsettingssystemer, som for eksempel skoler og barnehager. Arbeidsmarkedets karakter og variasjonsbredde og egenskaper ved det kollektive transporttilbudet er viktige trekk ved de "ytre" sysselsettingssystemer som påvirker ektefellenes mulige tilpasningsmønstre. Bosted i byregionen er, som jeg viste innledningsvis, en variabel som kan gi en indikator på dette. Valgmulighetene på arbeidsmarkedet er større i de sentrale byområdene enn i ytterområdene av Akershus, likeledes tilbudet på kollektive transportmuligheter.



Videre i kapitlet vil jeg gå inn i familien og undersøke hvordan yrkesaktive ektefeller og samboere faktisk tilpasser arbeidstid, valg av arbeidsplass og arbeidsreiser til hverandre og til den situasjonen familien befinner seg i innenfor byregionen. Det gir grunnlag for å se nærmere på hvilke fordelingsprinsipper som rår i ulike typer familier. Jeg er også interessert i å finne ut hvordan familiens transportressurser, dvs bil(er), fordeles mellom ektefellene. Fordeles tid og transportressurser ut fra ønsket om tidsbesparelser, med utgangspunkt i ulike bruksbehov for bil, ut fra en tanke om lik eller “rettferdig” fordeling, er det ut fra en tradisjonell fordeling mellom kjønnene, at bilen er mannens eiendom, eller er det andre fordelingsprinsipper som gjelder? For eksempel – bruker hun bilen til arbeid dersom hun også tar seg av dagligvareinnkjøp og henting og bringing av barn? Eller kjøper familien bil nummer to (dersom de har råd) der man kommer i en konfliktsituasjon med hensyn til hvem som skal bruke bilen?

### 9.3 Analysemodell

Når tilpasninger innenfor en familie skal analyseres, betyr dette at man må trekke inn egenskaper ved begge ektefeller og kjennetegn ved husholdet i tillegg til egenskaper ved transporttilbudet og arbeidsplassen.

Hva ektefellen gjør, hvor hun eller han arbeider, hva slags arbeidstid, arbeidsinnhold og goder knyttet til arbeidet som hun eller han har, vil få en viktig plass i analysen.

Opplysninger om ektefellen i reisevaneundersøkelsen er basert på svar fra intervjupersonen og de er selvsagt forbundet med en viss usikkerhet<sup>57</sup>. Fordi utvalget er relativt lite, vil det også kunne være ulikheter som har med skjevheter i utvalget å gjøre. Dette er sjekket ved å dele utvalget i to og ta utgangspunkt i henholdsvis kvinners og menns svar. Når det gjelder viktige variabler som bosted, arbeidssted, sosioøkonomisk status og inntekt, er det ingen signifikante forskjeller når utvalget deles etter kjønn og svar om ektefelle gitt av kvinner sammenliknes med opplysninger som det mannlige subutvalget gir om seg selv og vice versa.

Noen av spørsmålene som vil bli brukt er knyttet til familien eller husholdet som helhet, slik som bosted, antall biler og husholdningsinntekt. Andre spørsmål om yrkesstatus, utdanning og tilgang til bil er individuelle. Jeg har valgt å ta utgangspunkt i de kvinnene som er intervjuet, slik at de spørsmålene som gjelder ektefeller gjelder *ektemenn*.

I de tilfeller opplysninger om alle er nødvendig, og de ikke dekkes av spørsmål om ektefeller, vil jeg bruke hele utvalget av yrkesaktive med yrkesaktive ektefeller.

Min arbeidshypotese er at ektefellenes tilpasningsmønstre vil variere etter hvor i byregionen de bor. Den romlige dimensjonen vil med andre ord ha betydning for organisering av hverdagslivet. Jeg antar også at tilpasningene varierer etter hvor “likestilt” ektefellene er. Likestilt i denne sammenhengen vil jeg definere ut fra utdanning og yrkesstatus. For det første kan en snakke om likhet i utgangsposisjon. I dette tilfellet kan utdanning brukes som indikator. Mitt spørsmål blir da i hvilken grad utdanning – lik eller ulik – ser ut til å påvirke ektefellenes tilpasning på arbeidsmarkedet og i hvilken grad den romlige dimensjonen modifierer eller påvirker denne.

Yrkesstatus, som til dels kan betraktes som et resultat av utdanning, er den andre variabelen som kan brukes som indikator på likhet eller ulikhet<sup>58</sup>. Vil ektefellers likhet eller ulikhet i yrkesstatus påvirke måten de ordner deler av sitt dagligliv?

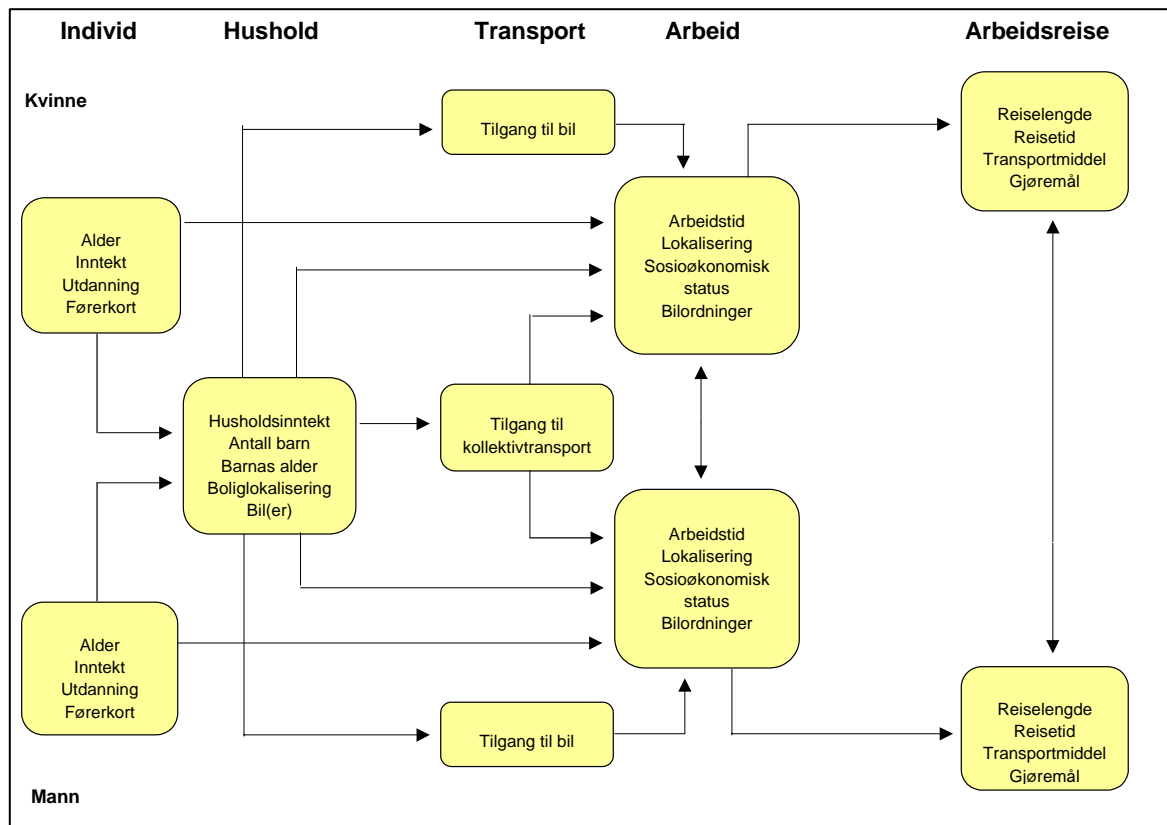
Både utdanning og yrkesstatus gir holdepunkter for å si noe om hvilket forhold en person har til arbeid og hvor viktig arbeidet er både som materielt gode og som betydning for selvrealisering. Høy utdanning og yrkesstatus – særlig for kvinner – betyr oftere en sterkere tilknytning til jobben enn dersom en har lav utdanning og yrkesstatus (Ellingsæter 1995). Men det er likevel vanskelig å vite om arbeidet har lik betydning for ektefellene, selv om de har samme utdanningsnivå og yrkesstatus.

Spørsmålet om fordeling av oppgaver har også sammenheng med den faktiske situasjonen familien befinner seg i; om det fins barn og deres alder, hvor barnehage eller skole ligger i forhold til bolig og foreldrenes arbeidsplass, om familien har én eller to biler osv.

Resultatet, i form av arbeidstid, lokalisering av arbeidsplass og reisemåte, som er registrert gjennom denne tverrsnittsundersøkelsen, er konsekvensen av en rekke mer eller mindre frie valg. I enkelte tilfeller dreier det seg ikke om valg, men om den eneste muligheten, som tilfellet kan være på arbeidsmarkedet eller når det gjelder barnehageplass. I andre tilfeller kan det være snakk om flere valgmuligheter, og da kan det også dreie seg om en viss “maktkamp” mellom ektefeller om hvem som skal gjøre hva.

En storbyregion kan være gunstig med tanke på valgmuligheter både på boligmarkedet, arbeidsmarkedet og med hensyn til barnetilsyn for ektefeller der begge er yrkesaktive eller ønsker å være det. Det fins også gode alternativer til privat biltransport. Her fins med andre ord reelle muligheter til å velge tilpasninger som kan gi begge ektefellene en ønsket posisjon på arbeidsmarkedet og en best mulig familieintern organisering.

I figur 9.1 har jeg framstilt de variablene som jeg vil diskutere videre i kapitlet. Figuren illustrerer på en forenklet måte de faktorene som påvirker valg av arbeid og arbeidstid og av arbeidsreisens forskjellige komponenter, slik som reiselengde, reisetid, transportmiddelbruk og gjøremål underveis. Sammenhengene som jeg antyder på figuren vil være retningsgivende for variabler som vil bli brukt i multivariate analyser når det gjelder arbeid og arbeidsreisen. Figur 9.1 knyttes til dimensjonene tid og rom, og til transport gjennom flere av variablene. Den romlige dimensjonen er representert gjennom bolig- og arbeidsplasslokalisering, hvor i regionen man bor og arbeider. Bosted er et viktig utgangspunkt både for å få arbeid og for valgmulighetene på arbeidsmarkedet. Som jeg viste i tabell 9.1, er kvinners yrkesdeltakelse og ukentlige arbeidstid lavere i de ytre delene av regionen enn i de indre. Avstanden mellom bolig og arbeid, reiselengden, er uttrykk for den tilpasningen ektefellene gjør både i forhold til bosted, tidsbruk og transporttilgang. Barn og barns alder er indikatorer på tidsbindinger i husholdet. I dette kapitlet er det interessant å undersøke i hvilken grad dette har ulik betydning for ektefellenes tidsbruk i form av arbeidstid og reisetid. Ved siden av tidsressurser er tilgang til transportmidler av betydning for de valgmulighetene man har. Innenfor husholdet vil det være nødvendig å dele på disse godene når begge er yrkesaktive. Frynsegoder, holdninger til bil og kollektive transportmidler og behov for bil i arbeid eller til faste formål, vil innvirke på fordelingen.



Figur 9.1: Forhold som påvirker tilpasning mellom ektefellers arbeidsreiser

I avsnitt 9.4 viser jeg hva slags tilpasninger ektefeller gjør når det gjelder arbeidstid. Det betyr at jeg er interessert i å undersøke dette i forhold til noen av de individuelle og husholdsrelaterte variablene som framgår av figuren. I dette avsnittet er det utdanning, barn og bosted som inngår i analysene.

I avsnittene 9.5 til 9.7 tar jeg for meg henholdsvis reiselengde, reisetid, gjøremål underveis og reisemåte. Her vil jeg undersøke betydningen både av de individuelle, husholdsmessige, transporttilknyttede og arbeidsrelaterte variabler. Ikke alle enkeltvariabler i figuren vil bli benyttet for alle temaene. Spesifisering av variabler for de enkelte analysene gjøres i de respektive avsnitt.

## 9.4 Ektefellenes arbeidstidstilpasninger

### 9.4.1 Kombinasjoner av arbeidstid

Den vanligste arbeidstidskombinasjonen for yrkesaktive ektepar i Osloregionen er at begge ektefellene arbeider heltid (35 timer eller mer pr uke), dernest følger den kombinasjonen som tidligere var mer vanlig, nemlig at hun har deltidsarbeid, mens han arbeider heltid. De ekteskapene hvor hun har heltidsarbeid og han arbeider deltid eller hvor begge jobber deltid, utgjør bare 4 prosent av utvalget.

* Begge arbeider heltid	61%
* Hun deltid/han heltid	35%
* Hun heltid/han deltid	2%
* Begge deltid	2%

Levekårsundersøkelsen fra 1980 viste at 32 prosent (på landsbasis) av ekteparene hvor begge var yrkesaktive, arbeidet begge ektefellene heltid. I 58 prosent av tilfellene hadde hun deltidsarbeid, mens han arbeidet heltid (Iversen 1986). Det har skjedd endringer i løpet av 80-åra. Økningen i mødres arbeidstid har vært større enn for andre kvinner. Dette gjelder også for fedre – som til dels har hatt en nedgang i sin arbeidstid (menn med barn i aldersgruppen 7-17 år) (Haraldsen og Kitterød 1992). Våre data indikerer en økning i denne perioden, dersom Oslo og Akershus er representative for resten av landet.

Hvordan foregår tilpasningen innenfor familien? For å gå mer detaljert til verks, har jeg delt arbeidstiden inn i fire; kort deltid (1–19 timer pr uke), lang deltid (20–34 timer), heltid (35–44 timer) og mertid (45 timer eller mer). (Inndelingen følger Iversen 1986 og Ellingsæter 1988.)

Analysen viser at det er en viss grad av likhet i de tilfellene der kvinnene har heltids- eller mertidsarbeid, tabell 9.2. Når kvinnene arbeider heltid, er det mer enn 80 prosent av deres ektefeller som også har heltidsarbeid, men så mange som 15 prosent har mertidsarbeid. Blant deltidsarbeidende kvinner, både de med kort og lang deltid, er det godt og vel en femtedel av deres ektemenn som arbeider mertid. Disse ekteparene har stor ulikhet i arbeidstider og har det man kan kalle en tradisjonell tilpasning. I ekteskap der kvinnene arbeider kort deltid, har 11 prosent av mennene også deltidsarbeid, mens der hvor kvinnene har mertidsarbeid, altså 45 timer eller mer pr uke, har to tredjedeler av ektemennene også tilsvarende lang arbeidstid.

Tabell 9.2: Mannens arbeidstid pr uke etter kvinnens ukentlige arbeidstid i Oslo/Akershus 1990/91. Prosent\*\*\*

Mannens arbeidstid	Kvinnens arbeidstid				Alle menn	Antall
	Kort deltid	Lang deltid	Heltid	Mertid		
Kort deltid <sup>1</sup>	9	-	2	-	2	10
Lang deltid <sup>2</sup>	2	1	2	-	2	9
Heltid <sup>3</sup>	66	77	81	33	75	395
Mertid <sup>4</sup>	23	22	15	67	22	114
Alle kvinner	10	27	56	7	100	
Antall	53	142	294	39		528

\*\*\* Signifikant for  $p < 0,001$ , kjkvadrattest

<sup>1</sup> 1-19 timer pr uke

<sup>2</sup> 20-34 timer pr uke

<sup>3</sup> 35-44 timer pr uke

<sup>4</sup> 45 timer eller mer pr uke

Nå er dette ytterpunktene av arbeidstidstilpasningene. Fremdeles er det slik at deltid, enten kort eller lang, er en kvinnetilpasning. Mer enn en tredjedel av kvinnene i dette utvalget har redusert arbeidstid. På samme måten er mertid en mannlig tilpasningsform, en femtedel av mennene har dette som vanlig arbeidstid. I den offentlige debatt har det vært mye diskutert om menns lange arbeidstid er til hinder for likestilling mellom kjønnene med hensyn til fordeling av husholdsarbeid og omsorg for barn. Det har blitt gjort undersøkelser som tyder på at det ikke er noen entydig sammenheng mellom arbeidstidens lengde og tid som brukes på husholdsarbeid (Ellingsæter 1991).

#### 9.4.2 Tilpasning etter utdanning, barn og bosted

Hvilke sosiale grupper har hvilke arbeidstidstilpasninger?

Tar en utgangspunkt i utdanning, finner en kombinasjoner av mertid noe oftere blant ektefeller der begge har høy utdanning, tabell 9.3. Her finner en antakelig ektepar hvor begge er i yrker som enten stiller store krav til innsats eller som har stor egenverdi og derfor inspirerer til lang arbeidstid, eller begge deler.

Kombinasjonen heltid for begge er vanligst der ektefellene har lav utdanning. Dette kan være en nødvendig tilpasning ut fra inntektshensyn. Ellers er det vanskelig å se noen klare mønstre i arbeidstidstilpasningen. Det er for eksempel liten variasjon i deltidsarbeid for kvinner etter hvilke utdanningskombinasjoner ektefellene har. Dette viser at deltid er en vanlig arbeidsmarkedstilpasning for kvinner med ulik type utdanning og at forholdet til ektefellens utdanning har relativt liten betydning for valg av deltid.

Tabell 9.3: Kombinasjoner av ektefellers arbeidstid etter deres utdanningsnivå i Oslo/Akershus 1990/91. Prosent\*

Kombinasjoner av arbeidstid	Utdanningsnivå			
	Begge lavt	Hun lavt, han høyt	Hun høyt, han lavt	Begge høyt
Begge deltid <sup>1</sup>	2			2
Hun deltid, han heltid <sup>2</sup>	23	32	31	29
Hun deltid, han mertid <sup>3</sup>	6	6	5	11
Begge heltid	59	43	51	39
Hun heltid, han mertid	8	11	10	8
Hun mertid, han heltid	2	3	2	3
Begge mertid		5	2	8
Sum	100	100	100	100
Antall	132	73	59	251

\* Signifikant for  $p < 0,05$ , kji-kvadrattest

<sup>1</sup> Under 34 timer pr uke

<sup>2</sup> 35-44 timer pr uke

<sup>3</sup> 45 timer eller mer pr uke

Familiesituasjonen derimot har en klar betydning for hvordan ektefellene tilpasser sine arbeidstidsordninger, tabell 9.4. I familier med førskolebarn er den helt typiske tilpasningen at hun arbeider deltid og han hel- eller mertid. I dette utvalget er det så mange som 20 prosent av fedrene til førskolebarn som har mertidsarbeid, mens 59 prosent av mødrene arbeider deltid. Dette tilsvarer resultater fra andre

undersøkelser av arbeidstilpasninger mellom ektefeller (Ellingsæter 1991). Småbarnsfedre har nesten like lang arbeidstid som menn i husholdninger uten barn under 18 år. Yrkesaktive kvinner i barnløse familier har en helt annen tilpasning enn småbarnsmødre, bare en fjerdedel av dem er i deltidsarbeid. Resultatene viser tydelig at kvinner tilpasser sin arbeidstid til barnas alder, mens variasjonene i mennenes arbeidstid er mye mindre avhengig av barns alder eller tilstedeværelse.

Tabell 9.4: Kombinasjoner av ektefellers arbeidstid etter familietype i Oslo/Akershus 1990/91. Prosent\*\*

Kombinasjoner av arbeidstid	Familietyper			
	Barn >7år	Barn 7-12 år	Barn 13-18 år	Uten barn
Begge deltid <sup>1</sup>	1	3	2	2
Hun deltid, han heltid <sup>2</sup>	47	32	22	17
Hun deltid, han mertid <sup>3</sup>	11	8	5	7
Begge heltid	32	41	56	53
Hun heltid, han mertid	8	12	5	9
Hun mertid, han heltid	1	0	2	4
Begge mertid	1	4	7	7
Sum	101	100	99	99
Antall	145	69	41	262

\* Signifikant for  $p < 0,001$ , kji-kvadrattest

<sup>1</sup> Under 34 timer pr uke

<sup>2</sup> 35-44 timer pr uke

<sup>3</sup> 45 timer eller mer pr uke

Hvordan koples tilpasningene av arbeidstid med den romlige dimensjonen? Er det ulikheter i arbeidstidstilpasninger etter hvor i regionen folk bor? Siden arbeidsreisen er lengre i gjennomsnitt i Akershus enn i Oslo, kan en anta at det gjøres tidstilpasninger innenfor familien for å få familiens tidsbudsjett til å gå opp og at arbeidstiden er den viktigste måten å regulere det på, valg av arbeidsplass en annen. Spørsmålet er hvordan tilpasningene skjer.

Reisevaneundersøkelsens data viser at det er forskjeller i tilpasning innenfor regionen, tabell 9.5. Det er noe vanligere at kvinnene arbeider deltid mens ektemannen har hel- eller mertidsarbeid i Akershus enn det er både i indre og ytre sone av Oslo.

Dette kan ha sammenheng med at det er en noen større andel som har barn i Akershus enn i Oslo og som derfor velger deltidstilpasning. En annen forklaring kan være seleksjon, at familier med en tradisjonell kjønnsrollefordeling i liten grad tar hensyn til kvinnens arbeidsmuligheter når de velger bosted. Det kan også være slik at tilbudet på heltidsarbeid for kvinner i Akershus er dårligere enn i Oslo, noe som sammen med et eventuelt lite tilfredsstillende transporttilbud gjør at de må velge arbeid i hjemkommunen uansett heltid eller deltid. Det ser med andre ord ut til at avstand er en barriere for kvinner, men ikke for menn, eller at kvinnene tilpasser seg ved å arbeide deltid av hensyn til familien.

Tabell 9.5: Kombinasjoner av arbeidstid blant yrkesaktive ektepar i Oslo/Akershus 1990/91 etter bosted i regionen. Prosent\*

Kombinasjoner av arbeidstid	Indre sone	Ytre sone	Akershus
Begge deltid <sup>1</sup>	-	2	2
Hun deltid, han heltid <sup>2</sup>	17	25	31
Hun deltid, han mertid <sup>3</sup>	9	7	9
Begge heltid	44	49	45
Hun heltid, han mertid	20	9	7
Hun mertid, han heltid	2	3	2
Begge mertid	9	5	4
Sum	101	100	100
Antall	46	175	296

\* Signifikant for  $p < 0,05$ , kji-kvadrattest

<sup>1</sup> Under 34 timer pr uke

<sup>2</sup> 35-44 timer pr uke

<sup>3</sup> 45 timer eller mer pr uke

### 9.4.3 Barn viktigst for kombinasjonen hun deltid og han heltid

Spørsmålet er om det er hensyn til barn, utdanningsnivå, bosted, tilgang til transport, eller om det er andre faktorer som har betydning for den tradisjonelle deltids/heltidstilpasningene som gjøres mellom ektefellene. Med utgangspunkt i modellen illustrert i figur 9.1 har jeg gjort en multivariat analyse (logistisk regresjon, beskrevet i kapittel 2) for å teste hvilke faktorer som påvirker kombinasjonen der hun arbeider deltid og han hel- eller mertid.

Av hennes individuelle ressurser har jeg tatt med utdanning som en indikator på arbeidets tidskrav, enten det er arbeidskjøpers eller ens egne. Siden de aller fleste av disse familiene har en eller flere biler, blir førerkort en ressurs for å kunne bruke den. Førerkort og tilgang på bil kan brukes til å spare tid og gjøre det mulig å ha lengre arbeidstid. Barn i familien har jeg delt inn etter yngste barns alder. De er gruppert i alderskategoriene 0 til 6 år, 7 til 12 år og 13 til 18 år. Å velge deltidsarbeid framfor heltid har også en økonomisk forutsetning – at familien er i stand til å klare seg uten to i heltidsarbeid. Jeg har derfor tatt ektefellens inntekt med i analysen. Mannens utdanning er også trukket inn med tanke på ulikhet i holdning til likestilling. Fordi disse dataene ikke kan si noe om rekkefølgen av valg av arbeidssted eller deltidsarbeid, eller om dette er et simultant valg, har jeg ikke tatt med arbeidssted eller arbeidsreisens lengde i analysen. Som indikator på valgmuligheter på arbeidsmarkedet er bosted i regionen trukket inn. For å få en formening om tilbudet på kollektivtransport er avstand til holdeplass og antall avganger med buss eller bane pr time tatt med i analysen.

Analysen viser at barn og barns alder er det mest utslagsgivende for om kvinner har deltids- og ektefellen heltidsarbeid (vedleggstabell 9.3). Førskolebarn, 0–6 år, er mest avgjørende, men også barn i alderen 7–12 år betyr at denne kombinasjonen blant yrkesaktive ektefeller er vanlig. Ektefellens inntekt medvirker også til denne kombinasjonen. Øker mannens inntekt, stiger sannsynligheten for at hun arbeider deltid. Det er også slik at dersom hun selv ikke har førerkort, øker sannsynligheten for at hun arbeider deltid, mens ektefellen har hel- eller mertidsarbeid. Hvor i regionen de bor, hennes alder, hans og hennes utdanningsnivå og antall biler i familien har derimot ingen signifikant betydning for denne kombinasjonen

av ektefellenes arbeidstid i dette utvalget. Det er en svak tendens til at lang avstand til holdeplass har en viss positiv betydning for denne kombinasjonen.

Konklusjonen på denne analysen er at når gifte kvinner med hel- og mertidsarbeidende ektemenn tar deltidsarbeid i Oslo-regionen, har dette først og fremst sammenheng med at det er førskole- og småskolebarn i familien. Den er også mer vanlig der ektemannens inntekt er høy. Små transportressurser i form av mangel på førerkort for bil har en selvstendig betydning for om kvinner velger/har deltid. Dårlig tilgjengelig kollektivtilbud tenderer også til å øke sannsynligheten for deltid. Når bosted ikke får noen betydning i denne analysen samtidig som transportressursene har det, kan det ha sammenheng med at bostedsvariabelen er for grov. Utvalgets størrelse umuliggjør en finere inndeling. Kvinner uten førerkort for bil, med førskolebarn, ektemann med en rimelig god inntekt og som samtidig bor et stykke fra nærmeste holdeplass for kollektivtransport, er de som mest sannsynlig arbeider deltid i Oslo-regionen mens deres ektemenn har hel- eller mertidsarbeid.

Resultatene av denne analysen understøtter teorien om at kvinner tilpasser sin lønnete arbeidstid i forhold til barneomsorg i familien. Analysen gir også en viss støtte til Beckers teori om de komparative fortrinn. Kombinasjonen hun deltid og han heltid er stiger med ektemannens økende inntekt. Resultatene peker også på at transportressurser har en viss betydning for kvinners arbeidsmarkedstilpassning. Mangel på førerkort og lang avstand til kollektivtransport øker sannsynligheten for denne kombinasjonen.

## 9.5 Arbeidsreisens romlige dimensjon

### 9.5.1 Valg på bolig- og arbeidsmarkedet

Valg av bosted innenfor en byregion er et spørsmål om penger, om vaner og om spesielle ønsker. Den eneste indikatoren på valgmuligheter som fins i reisevaneundersøkelsen er inntekt (egen og husholdets). Inntekt kan si noe om de valgmulighetene husholdet hadde på det tidspunktet undersøkelsen ble gjort, men ikke hvordan den var da det skaffet seg den nåværende bolig. Plassering på boligmarkedet avhenger av en rekke andre faktorer som modifierer inntektens betydning. Arv (av bolig eller penger), mulighet til å bygge bolig på foreldres eller andre slektingers tomt, gunstige lånebetingelser gjennom arbeid eller bekjentskaper og kjennskap til boligmarkedet, er alle slike faktorer som kan ha betydning.

Rekkefølgen i valg av bosted og arbeidsplass kan variere. Skifte på arbeidsmarkedet er vanligvis hyppigere enn på boligmarkedet. Når minst to yrkesaktive skal kombinere bolig og arbeidsplasser, er det ikke gitt hvem av dem det tas hensyn til når bolig velges. Britiske og amerikanske studier kan tyde på at bolig velges etter mannens arbeidsplass og kvinnes arbeidsplass etter boligens beliggenhet (McDowell 1983, Holcomb 1986, Hanson og Pratt 1995). Dette betyr at kvinnene får færre valgmuligheter på arbeidsmarkedet enn det deres ektemenn har. Et annet moment som også har kommet fram i disse studiene, er at kvinnene velger arbeid nærmere boligen enn menn, som på sin side ikke tar spesielle hensyn til avstand når de velger arbeid. I og med at det oftere foregår skifter på arbeidsmarkedet enn på boligmarkedet, vil en etablering på boligmarkedet påvirke



valg av arbeid på forskjellig måte, alt ettersom hvor gode ens reisemuligheter er og hvilke andre handlinger som virker inn på valgmulighetene.

I en tilleggsundersøkelse som ble gjort til arbeidskraftundersøkelsene i 1976, ble det stilt spørsmål om hvor lang reisetid som kunne aksepteres til arbeid (Foss 1980). Blant gifte kvinner med husarbeid som hovedgjøremål og som ønsket lønnsarbeid var det så mange som 36 prosent som sa de ikke kunne godta en lengre arbeidsreise enn 15 minutter hver veg. Over tre fjerdedeler kunne ikke godta å bruke mer enn en halv time én veg. Dette har antakelig endret seg siden den gang, men vil jeg anta at avstand mellom bolig og arbeid fremdeles har større betydning for kvinner enn for menn.

En tilpasning der kvinnene velger arbeid ut fra boligen og hvor hun prøver å korte ned avstand for å redusere tidsbruk på arbeidsreisen, antar jeg vil være avhengig av om det er barn i familien og hvor gamle disse barna er, på samme måte som ved valg av arbeidstid. En slik tilpasning vil også være avhengig av kvinnens muligheter på arbeidsmarkedet. Har hun høy utdanning, er det rimelig at hun vil være interessert i å bruke den, og hun vil ta de omkostningene en lengre arbeidsreise innebærer. Bosted i regionen vil på sin side også være med på å betinge hvor store valgmulighetene er på arbeidsmarkedet. Det er med andre ord både individuelle, familiære og strukturelle betingelser for valg av arbeidsplasskombinasjoner for ektefeller i storbyregionen.

### 9.5.2 Ektemenn har lengst arbeidsreiser

Uansett bosted i regionen har menn gjennomsnittlig lengre arbeidsreiser enn sine ektefeller, i gjennomsnitt 14,4 km mot 9,9 km, tabell 9.6. Når det splittes opp på bosted, er ikke forskjellene signifikante, men tendensen er den samme i alle områdene. Forskjellene er størst i omegnskommunene. Minst forskjell finner vi i Groruddalen.

Tabell 9.6: Gjennomsnittlig reiselengde til arbeid for yrkesaktive kvinner og deres ektefeller etter bosted i Oslo/Akershus 1990/91. Km

Bosted	Reiselengde til arbeid, km		Antall
	Kvinne	Ektefelle	
Sentrum, indre by	4,9	6,4	33
Ytre by vest/nord	6,0	9,2	33
Groruddalen	8,7	9,1	42
Ytre by sør/øst	6,5	11,4	28
Asker og Bærum	9,1	12,6	74
Nedre Romerike	13,3	21,0	50
Øvre Romerike	21,6	26,4	26
Follo	14,0	20,1	42
Alle *	9,9	14,4	328

\* signifikant for  $p < 0,05$ , t-test

Bosted i regionen kan være en viktig faktor for valgmuligheter på arbeidsmarkedet, men som resultatene viser, er det helt klart en kjønnsmessig komponent

som kommer i tillegg. Det er for eksempel omtrent like mange (relativt) ektepar i de sentrale bydeler som i nedre Romerike hvor hun har en arbeidsreise på mindre enn 3 km og han en arbeidsreise på 10 km eller lengre (vedleggstabell 9.4). Men kombinasjoner hvor begge har korte arbeidsreiser er mest vanlige i sentrum og indre sone, og arbeidsreiser på 10 km eller mer for begge ektefeller er hyppigst forekommende i Øvre Romerike.

Noe mer enn halvparten av ektefellene har omtrent like lang arbeidsreise, i 10 prosent av tilfellene har begge under 3 km, i 17 prosent har begge mellom 3 og 10 km, og i 30 prosent av tilfellene har begge 10 km eller mer. Det er bare i 11 prosent av ekteskapene at hun har lengre arbeidsreise enn han. Det betyr at ektemannens arbeidsreise stort sett er lengre enn ektefellens uansett hennes reiselengde.

Avstand til arbeidet er et viktig aspekt ved arbeidsreisens romlige dimensjon. Den er en indikator på i hvilken utstrekning hele byrommet brukes for å skaffe lønnsarbeid. Uansett hvor i regionen yrkesaktive ektepar bor, har ektemannen den lengste arbeidsreisen. Det betyr at i områder med dårlig egendekning av arbeidsplasser, reiser ektemennene ut av området, mens mange av kvinnene tar til takke med det tilbudet som fins i nærheten. Kvinner er mer sensitive i forhold til avstand enn sine ektemenn. For gifte kvinner vil derfor bostedsvalg i byregionen være mer avgjørende for deres arbeidsmuligheter enn for deres ektemenn.

### 9.5.3 Kvinner arbeider oftest i bostedssonen

Avstanden forteller om hvor langt man må reise og en del om hvor mye tid man trenger, men dette er igjen avhengig av hva slags transportmiddel man har til rådighet og om det er oppgaver som må gjøres underveis på reisen. Selv om to ektefeller har like lange reiselengder, forteller ikke det noe om mulighetene til samordning av transporten.

For å få en indikasjon på om det skjer en form for stedsmessig tilpasning mellom ektefellenes valg av arbeidssteder, har jeg laget en variabel som viser bo- og arbeidsstedskombinasjoner for disse ekteparene. Dette gir fem forskjellige kombinasjoner: begge arbeider innenfor bostedssonen (tidelt soneinndeling), hun arbeider i bosonen – han utenfor, hun arbeider utenfor – han innenfor bosonen, begge i samme sone utenfor bostedssonen. Den mest vanlige kombinasjonen er at begge arbeider utenfor bostedssonen, men i ulike soner (29 prosent), tabell 9.7. Minst vanlig er at hun har sin arbeidsplass utenfor og han innenfor bostedssonen (12 prosent).

Valg av arbeidsplass for ektefeller ser ut til å skje stedsmessig uavhengig av hverandre. Sammenstillingen viser imidlertid at hun er den som oftest arbeider i det området familien bor (43 prosent), han i mindre utstrekning (33 prosent). Både med hensyn til reiselengde og lokaliseringsvalg har gifte kvinner en noe mer lokal arbeidsmarkedsorientering enn deres ektefeller har. Dette skjer innenfor en region som defineres som ett geografisk arbeidsmarkedsområde.

Tabell 9.7: Yrkesaktive ektepar i Oslo/Akershus 1990/91 etter bo- og arbeidsstedssone, 10 soner. Prosent

Bo/arbeidssone	Prosent	Antall
Begge arbeider i bosonen	21	75
Hun arbeider i bosonen, han utenfor	22	78
Hun arbeider utenfor, han innenfor bosonen	12	44
Begge arbeider i samme sone utenfor bosonen	16	57
Begge arbeider i ulike soner utenfor bosonen	29	106
Alle	100	360

Ser en nærmere på kvinnenens situasjon med hensyn til barn i familien, egen sosioøkonomisk status og hvor hun bor, viser det seg at alle disse tre kjennetegnene har betydning for om hun har arbeid innenfor bostedssonen eller ikke. Er det barn i familien, har kvinner oftere arbeid i bostedssonen enn om de ikke har barn (vedleggstabell 9.5). For menn er det ingen sammenheng mellom barn i familien og om de arbeider i bostedssonen.

Blant de gifte kvinnene er det oftere ufaglærte arbeidere og lavere funksjonærer enn kvinner med annen yrkesstatus som har en lokal tilpasning av bo- og arbeidssted (vedleggstabell 9.6). Er hun høyere funksjonær, er det noe mer vanlig enn blant andre ektepar at begge arbeider utenfor bostedssonen og i forskjellige områder. Dette peker mot at jo mer spesialisert arbeidet er, jo mindre hensyn vil arbeidssøkerne ta til beliggenheten av jobben de ønsker. I familier hvor det er to høyt utdannede som skal ha arbeid, vil de stille krav både til arbeidsmarkedets og boligmarkedets egnethet og kvalitet. Tilgjengeligheten mellom bosted og arbeidsplass blir dermed svært viktig. Forskjellen mellom ektefellene når det gjelder å arbeide i bostedssonen er større i Akershus enn den er i Oslo (vedleggstabell 9.7). Dette indikerer at valgmulighetene for gifte kvinner er mer konsentrert til det lokale arbeidsmarkedet i Akershus-kommunene enn det er for deres ektemenn.

Hva er det som betinger at noen kvinner har såvidt korte arbeidsreiser? Er det avhengig av deres alder, utdanning og status, tilgang på transportressurser, hensyn til barn, bosted, ektefellens utdanning og inntekt, eller arbeidsdagens lengde?

For å få svar på dette, har jeg gjort en multivariat analyse av lengden på kvinners reiselengde (over og under 6 km) (logistisk regresjon) der disse variablene har blitt trukket inn. Variablene i analysen følger dem som er brukt i figur 9.1. Analysen viser at bosted har stor betydning (vedleggstabell 9.8). De som bor i sentrum og indre sone har de korteste arbeidsreisene. Men når det kontrolleres for bosted, har barns alder også betydning. Dersom det er småskolebarn i familien, er det større sannsynlighet for at hun har en kort arbeidsreise enn om det ikke er barn i denne alderen. Småskolealderen kan være vanskeligere enn førskolealderen, hvor barna har heltidstilsyn i barnehage eller hos dagmamma. Skoledagene er korte, og ikke alle har fritidshjem (1990).

Resultatene av analysen viser at det er den strukturelle variabelen bosted som forklarer mest av kvinners korte arbeidsreiser. På samme måte som for arbeidstid kommer hensynet til barn inn. Byregionens romlige strukturer og arbeidsplassens lokalisering kan dermed begrense gifte kvinners valgmuligheter på arbeidsmarkedet når bostedet allerede er valgt.

## 9.6 Tidsbruk på arbeidsreisen

### 9.6.1 Kombinasjoner av reisetid til arbeidet

Avstand gir en indikasjon på hvor mye tid arbeidsreisen krever, men tidsbruken avhenger av både transportmåte og om arbeidsreisen kombineres med andre gjøremål. I gjennomsnitt bruker kvinnene 24 minutter på arbeidsreisen, ektemennene 29 minutter. En grovinndeling av reisetidene og kombinasjonen mellom ektefellene viser at 60 prosent har den samme kombinasjonen, enten har begge under 20 minutter eller begge lik eller over. Det er altså ikke mer enn 40 prosent av ekteparene som har en ulik tidsfordeling – av dem har kvinnen oftest den korteste reisetiden.

Mer overraskende er det at reisetiden varierer såvidt lite i regionen. De laveste reisetidene for kvinner finner vi i ytre by vest og nord og i Asker og Bærum med i underkant av 20 minutter (vedleggstabell 9.9). Blant gifte menn er det ingen signifikante forskjeller i reisetid uansett hvor de bor.

### 9.6.2 Faste ærend på veg til eller fra arbeidet

Inkludert i reisetiden finner en også faste gjøremål på veg til eller fra arbeid. 45 prosent av de gifte kvinnene har slike ærend i tilknytning til arbeidsreisen, 31 prosent av mennene, tabell 9.8. De viktigste gjøremålene er dagligvareinnkjøp og henting og bringing av barn. En fjerdedel av kvinnene handler på veg hjem fra jobben, 12 prosent av mennene. 13 prosent av kvinnene henter og bringer barn, 7 prosent av mennene.

Tabell 9.8: Andel gifte kvinner og menn som har faste ærend i tilknytning til arbeidsreisen. Oslo/Akershus 1990/91. Prosent

Ærend	Kvinner	Menn
Dagligvareinnkjøp***	25	12
Hente og bringe barn**	13	7
Ingen ærend***	55	69
Antall	497	461

\*\* Signifikant for  $p < 0,01$ , kjikvadrattest

\*\*\* Signifikant for  $p < 0,001$ , kjikvadrattest

Gjør kvinnene disse oppgavene fordi de har bedre tid enn sine ektemenn? Som vist i de tidligere analysene, har kvinnene stort sett kortere arbeidstid og arbeidsreise, så det er muligens en rimelig forklaring på hvorfor det er vanligere at gifte kvinner har flere faste gjøremål i forbindelse med arbeidsreisen enn gifte menn.

Det viser seg at dette ikke er hele forklaringen. For å undersøke hvilken betydning arbeidstid og reiselengde har i forhold til andre forhold når det gjelder innkjøp i tilknytning til arbeidsreisen, har jeg gjort en multivariat analyse, der jeg også har trukket inn andre relevante forklaringsfaktorer, som alder, utdanning, yrkesstatus og transportmiddel, slik det er illustrert i figur 9.1.

Når det i den multivariate analysen kontrolleres for alder, sosioøkonomisk status, begges utdanning, reiselengder og arbeidstid, antall barn i ulike aldersgrupper, arbeidsplassenes lokalisering, transportmiddelbruk og hvor familien bor, er det

likevel slik at kvinnene oftere handler i tilknytning til arbeidsreisen enn det menn gjør (vedleggstabell 9.10). Dette er med andre ord en typisk kvinneaktivitet som gjøres i tilknytning til arbeidsreisen og som er en tjeneste for den øvrige familie uansett om hun har kort eller lang arbeidstid. Innkjøp av dagligvarer ser ut til å være knyttet til tradisjonelle kjønnsrollenormer som forsterkes i de tilfellene der han har lang og hun kort arbeidsreise (i km). Det kan dermed se ut til at når ektefeller velger en slik tilpasning (kort/lang arbeidsreise), vil fordeling av en del gjøremål være gitt.

En tilsvarende multivariat analyse er gjort av hvilke faktorer som påvirker det å hente og bringe barn i forbindelse med arbeidsreisen. Å bringe og hente barn forblir også en kvinneaktivitet, selv når det kontrolleres for bosted, egen og ektefelles arbeidsplasslokalisering, arbeidstid og arbeidsreisens lengde, både egen og ektefelles, begges utdanning, sosioøkonomisk status og transportmiddel på arbeidsreisen (vedleggstabell 9.11). Dersom en bruker bil på arbeidsreisen, er det vanligere å hente og bringe barn enn hvis en ikke gjør det. Bilen brukes antakelig fordi man skal hente barn

I gjennomsnitt er ikke tidsbruk på arbeidsreisen så forskjellig mellom ektefellene. Forskjellen er at reisen for ektemannen i hovedsak er en ren arbeidsreise uten avbrytelser. Hun kombinerer gjøremål knyttet til reproduksjon til arbeidsreisen, som betyr en oppstyking av reisen både romlig og tidsmessig. Dette er en tilpasning mellom ektefellene som snarere er begrunnet ut fra tradisjon enn ut fra tidsmessige avveininger, særlig gjelder dette henting og bringing av barn.

## 9.7 Bruk av transportmiddel

### 9.7.1 Forskjell mellom hushold med en og flere biler

Hva skjer når familiens transportressurser skal fordeles? Hvilke hensyn ser ut til å bli tatt i betraktning? Er det arbeidsreisens lengde, gjøremål på veg til jobben eller arbeidstidens lengde? Eller foregår det en tradisjonell kjønnsrollefordeling av bilen; at mannen har førsteretten uansett, der familien har bare én bil? Bilen er oftere menns prosjekt enn kvinners, og identifisering med og interesse for bil er, som jeg viste i kapittel 5, vanligere blant menn enn blant kvinner. Spørsmålet er hvilken betydning disse mer ekspressive sidene ved bil og bilbruk har for den mer instrumentelle bruken en arbeidsreise er.

Fordi så godt som alle disse familiene har bil, 95 prosent, er det interessant å undersøke fordelingen eller transportmiddelbruken i henholdsvis énbils- og flerbilshushold.

I familier med bare en bil er det først og fremst mannen som bruker den til arbeid, tabell 9.9. I halvparten av tilfellene er han sjåfør mens hun reiser på andre måter. Den mest hyppige kombinasjon av transportmiddelbruk for ektepar i disse familiene er at han kjører og at hun bruker kollektive transportmidler. Dette skjer i ett av fire tilfeller. Men det er også slik at hun sitter på. Nå vet vi ikke om det er i familiens bil eller om det er sammen med andre, men kjønnsforskjellen med hensyn til det å være bilpassasjer er tydelig. I disse familiene er den vanligste reisemåten for kvinnene ett eller flere kollektive transportmidler, mens det helt klart er bilen for ektemennene.

Tabell 9.9: Ektefellers bruk av transportmiddel til arbeid i hushold med én bil i Oslo/Akershus 1990/91. Prosent\*\*\*

Mannens transportmiddel	Kvinnens transportmiddel				Alle menn	Antall
	Bilfører	Bilpassasjer	Kollektivt	Til fots/på sykkel		
Bilfører	7	13	24	12	56	134
Bilpassasjer	4		1		5	5
Kollektivt	13	1	10	4	28	67
Til fots/på sykkel	6	1	1	4	12	28
Alle kvinner	30	15	36	20	101	
Antall	73	34	86	48		241

\*\*\* Signifikant for  $p < 0,001$ , kjkvdrattest

Reisemåte til arbeid endrer seg totalt når en sammenlikner familier som har to eller flere biler med de som bare har en, tabell 9.10. I tobilhushold kjører nesten to tredjedeler av begge ektefellene bil til arbeidet. Alle andre kombinasjoner er ubetydelige i omfang. Over 70 prosent av kvinnene og over 80 prosent av mennene bruker bil til arbeidet.

Tabell 9.10: Ektefellers bruk av transportmiddel til arbeid i hushold med to eller flere biler i Oslo/Akershus 1990/91. Prosent\*

Mannens transportmiddel	Kvinnens transportmiddel				Alle menn	Antall
	Bilfører	Bilpassasjer	Kollektivt	Til fots/på sykkel		
Bilfører	64	3	12	5	84	127
Bilpassasjer	2	-	1	-	3	4
Kollektivt	3	-	5	1	10	15
Til fots/på sykkel	2	-	1	1	3	5
Alle kvinner	71	3	19	7	100	-
Antall	107	5	28	11		151

\* Signifikant for  $p < 0,05$  kjkvdrattest

Sammenlikner vi kvinnene i familier med henholdsvis én og to eller flere biler, viser det seg at en femtedel av kvinnene i den førstnevnte typen familier går eller sykler til arbeidet, mot mindre enn 10 prosent i den sistnevnte. Forskjellene blant deres ektemenn er atskillig mindre. Dette kan tyde på at kvinner i flerbilhushold har lengre arbeidsreiser enn i familier med bare én bil. Om bil nummer to er et incitament til å velge arbeid lenger borte, eller om bil nummer to anskaffes for å klare en lang arbeidsreise, er ikke godt å si.

Sammenlikner man menn i én- og flerbilhushold, er forskjellene mindre enn mellom deres ektefeller.

I flerbilhusholdene er det i likhet med énbilhusholdene en større andel kvinner enn menn som reiser kollektivt, går eller sykler, mens ektefellen kjører bil. Andelen er noe over en tredjedel i familier med bare én bil mot snaut en femtedel i familier med flere biler. Selv om familien anskaffer seg flere biler, betyr ikke det at kvinner "likestilles" med menn med hensyn til bruk av bil til arbeidet.

Fremdeles er det flere menn enn kvinner som kjører bil, men forskjellen er redusert fra 26 til 13 prosentpoeng.

Gjennomsnittlig har menn lengre arbeidsreiser enn kvinner. Ut fra en enkel "rettferdighetsbetraktning" skulle det være rimelig at menn også fikk det raskeste transportmidlet for å spare tid på den lange arbeidsreisen. I et slikt perspektiv skulle da kvinnene også ha like høy bilbruk som ektemennene på de lange reisene, og der hvor hun har den lengste arbeidsreisen, ville hun i større utstrekning bruke bilen enn ektemannen.

I alle de tilfeller der ektemannen har lengre avstand til jobben enn sin kone, bruker han oftere bil enn henne (vedleggstabell 9.12). Har man den omvendte situasjonen, at hun har lenger arbeidsreise enn sin mann, er det imidlertid fremdeles slik at han bruker bilen mer enn henne, og likedan er det også der begge ektefeller har en arbeidsreise som er på 10 km eller lengre. Fordeling av ressursen bil internt i familien har altså ikke primært med lengden på arbeidsreisen å gjøre. Det kan se ut at det har mer med tradisjon å gjøre.

Kvinner med barn kjører oftere selv til arbeid enn kvinner uten, og småbarnsmødrene bruker bilen like mye til arbeid som det deres ektefeller gjør. Det er også de som oftest henter og bringer barn til barnehage og daghjem. Kombinasjoner der hun bruker bil og han bruker et annet transportmiddel er mest vanlig i familier der det yngste barnet er i førskolealder (vedleggstabell 9.13). Den omvendte kombinasjonen finnes oftest i familier uten hjemmeboende barn. Barn begrunner og legitimerer kvinners bilbruk

### **9.7.2 Ulike faktorer spiller rolle for kvinners og menns bruk av transportmidler**

I de foregående avsnittene har jeg analysert forskjellene i tilpasning mellom ektefeller ut fra den sosiale status de har, både hans og hennes, ut fra den livsfase de befinner seg i og hvor de bor i regionen. For å undersøke om og i hvilken grad disse kjennetegnene forsterker eller svekker hverandre, skal jeg presentere multivariate analyser for henholdsvis kvinners og menns bilbruk.

For å få fram at intervjupersonen har valgmuligheter, har jeg i analysen bare tatt med dem som har førerkort og bil i husholdningen. Dette er personer som kan bruke bil til arbeidet dersom forholdene ved arbeidsplassen ligger til rette for det, dersom det ikke er konkurranse om bilen i familien og vedkommende selv ønsker det.

Som jeg har vist i de foregående avsnittene, har kvinners og menns arbeidsreise forskjellig karakter. Kvinner henter og bringer barn og handler som en del av denne reisen. For ektemennene er arbeidsreisen i større utstrekning en "ren" reise, den har en klar lineær karakter, mens kvinnenes er oppstykket. Denne forskjellen kan også ha betydning for hvilke faktorer som spiller en rolle for valg/bruk av transportmiddel.

De variablene jeg har tatt inn i analysen er intervjupersonens alder, sosioøkonomisk status, bostedssone, arbeidsplassens lokalisering, arbeidsreisens lengde, antall barn og barns alder, antall biler i familien, gangavstand til holdeplass, frekvens for kollektivtransport samt ektefellens transportmiddel og lengde på arbeidsreisen, jfr figur 9.1.

For kvinner er det først og fremst antall biler i husholdningen som betinger bilbruk (vedleggstabell 9.14). Det er det også for menn (vedleggstabell 9.15). Viktig for kvinner er imidlertid ektefellens bruk av transportmiddel på arbeidsreisen. Dersom han bruker bil, er sannsynligheten mindre for at hun kjører til arbeid. For menn derimot, har ektefellens transportmiddelbruk ikke signifikant betydning, men tendensen er der. Dette betyr at mannen er den som velger først – og bruker bilen oftest der det er én bil i familien. Dette gjelder også når den ytre situasjonen med hensyn til tilgang på kollektivtransport er den samme for både kvinner og menn.

Kvinner kjører også oftere bil dersom det er førskolebarn i familien. Som jeg viste i tidligere avsnitt, følger mødrene oftere barna til/fra barnehagen enn fedrene, så bruk av bil legitimeres av å følge barn. For menn har førskolebarn ingen betydning for om de kjører bil eller ikke.

Kvinner som arbeider i sentrum og indre sone kjører bil i mye mindre grad enn kvinner som arbeider andre steder. Blant menn er det ingen signifikant forskjell i bilbruk etter hvor i regionen de arbeider. Det kan ha sammenheng med at flere menn enn kvinner har gratis parkering i dette området av byen. I sentrum har 60 prosent av menn fri parkering, 40 prosent av kvinnene. I indre sone er andelene henholdsvis 74 prosent og 66 prosent. Lav frekvens på kollektivtransporten har også betydning for bruk av bil for både kvinner og menn. Antall avganger pr time forteller noe om muligheten til å få sitteplass. Hyppige avganger øker sannsynligheten for det. Mange avganger pr time betyr også at det er mindre nødvendig å planlegge tidspunktet for når en må gå hjemmefra. Det er bare gangtiden som må innkalkuleres.

Reiselengden har ingen signifikant betydning for bruk av bil for verken kvinner eller menn. Det er beliggenheten av og ikke avstanden til arbeidsplassen i regionen som ser ut til å være viktig. Menns bilbruk avhenger av alder. De som er mellom 35 og 45 år har en signifikant høyere bilbruk enn menn i andre aldersgrupper.

Disse analysene viser at gifte kvinner og menn har ulik "forklaringsprofil" for sin bilbruk på arbeidsreisen.

Felles for begge er at transportressursene spiller en rolle, både i form av antall biler i familien og kollektivtilbudets avgangshyppighet. Når det gjelder fordelingen av de private transportressursene, kommer det klart fram at mannen i familien har førsteretten til bilen der det fins bare én. Om dette skjer ut fra tradisjonell kjønnsrolletankegang, kontroll over ressursen bil eller spesielle behov er vanskelig å si.

I tillegg til transportressurser kommer det ytterligere to faktorer som er med på å betinge kvinners bilbruk, men som ikke har noen betydning for deres ektemenn. Førskolebarn i familien betyr at kvinner oftere bruker bil til arbeidet, dette fordi de har hovedansvar for å bringe og hente barn i barnehagen og kanskje også for å spare tid. Her skjer fordeling av bil etter behov. For kvinner, som sjeldnere har gratis parkeringsplass i de sentrale bydeler enn det menn har, betyr arbeidsplassens lokalisering mer for om de kan bruke bil enn det gjør for menn.

Transportressursene er med andre ord skjevt fordelt mellom kvinner og menn på to områder, innenfor familien, hvor ektemannen har førsteretten dersom familien har bare én bil, og i arbeidslivet der menn oftere har frynsegoder knyttet til bilbruk.



Ektemenns reisemåte synes å vise en kopling mellom mannlig identitet og bil. Menns mer positive oppfatning av bilens ulike sider og tilsvarende kollektivtransportens negative aspekter, slik det framkom i kapittel 5, har antakelig også sammenheng med den bilbruken de har. Om positive holdninger og identitetstilknytning skaper forutsetning for mer bilbruk eller om ensidig bilbruk skaper positive holdninger, kan jeg ikke gi svar på ved hjelp av disse dataene.

Når forklaringsprofilen med hensyn til bruk av bil er forskjellig for kvinner og menn, vil den høyst sannsynlig også være det for kollektive reisemåter. Den vil ikke være speilvendt, fordi en del av utvalget også sykler og går til arbeidet. I likhet med analysen for bruk av bil har jeg også her brukt de som har førerkort og bil i husholdningen for å få fram de som har valgmuligheter. Jeg benytter de samme variablene i denne multivariate analysen som de jeg brukte i analysen av bilbruk.

For kvinner som reiser kollektivt er arbeidsplassens lokalisering viktig (vedleggstabell 9.16). Arbeider de i indre sone, er det stor sannsynlighet for at de reiser kollektivt. Den avtar betraktelig dersom de arbeider i ytre sone eller Akershus. For menn har ikke arbeidsplassens beliggenhet signifikant betydning (vedleggstabell 9.17). Mangel på bil(er) er en viktigere grunn for menn enn for kvinner til å reise kollektivt. Det kan være at dette er en gruppe menn som har "tapt" i kampen om bilen og at det er kona som disponerer den.

Alder har ulik innvirkning. Blant kvinner er det de yngre som reiser kollektivt, blant menn de eldre. For menn er det vanligere å reise kollektivt på lange enn på korte arbeidsreiser, noe som ikke ser ut til å ha betydning for kvinner. For kvinner er det en større tilbøyelighet til å bruke tog, trikk eller buss blant arbeidere enn blant funksjonærer.

Kollektivreisende gifte kvinner og menn har noe forskjellig kjennetegn. Kvinnene er relativt unge, de har ikke førskolebarn, de har tapt for ektemannen i kampen om bilen, de er arbeidere og har jobb i sentrum eller indre sone. De kollektivreisende mennene er noe eldre. De har relativt lange arbeidsreiser, har et godt kollektivtilbud (høy frekvens) der de bor, har få biler, men det har ikke vært noen kamp om bilen i hjemmet. Dette er menn som har valgt å reise kollektivt. For menn har kollektivtilbudets kvalitet betydning for om de bruker det eller ikke. Sannsynligheten for at gifte menn reiser kollektivt øker med avgangsfrekvens på transportmidlet. For kvinner har ikke dette signifikant betydning, noe som kan tolkes som mangel på valgmuligheter. Som jeg viste i kapittel 5 er kvinner mer positivt innstilt til kollektivtransport enn menn av flere grunner. De liker å reise kollektivt både fordi de føler seg trygge på buss og trikk og fordi slipper å tenke på trafikk-situasjon og parkeringsproblemer. Analysene i dette kapitlet viser at kvinner både bruker og er mer avhengige av det kollektive tilbudet. De viser at det er en sammenheng mellom oppfatninger og det man faktisk gjør.

## 9.8 Oppsummering og konklusjon

Utgangspunktet i dette kapitlet var spørsmålet om hvilke tilpasninger og fordelinger av tids- og transportressurser som skjer mellom ektefeller der begge er yrkesaktive. Hvilke hensyn tar ektefeller ved valg av arbeidsplass i forhold til bolig, gjøres det forsøk på å tilpasse lokaliseringen for å redusere tidsbruk og transport? Gjøres det forsøk på å fordele tidsbruken på en slik måte at der den ene ektefellen har lang arbeidstid eller reisetid, velger den andre en kortere for ikke å belaste familiens tidsbudsjett for sterkt? Det ble også stilt spørsmål om hvilke premisser som lå til grunn for fordeling av familiens transportressurser. Er det lengden på arbeidsreisene, tilbud på kollektivtransport, behov for bringing og henting av barn, eller andre forhold?

I analysene er det kommet klart fram at den tidsbruken som skjer innenfor familien ikke ser ut til å være tilpasset familiens tidsbudsjett på den måten at lang arbeidstid eller arbeidsreise hos den ene gir en tilsvarende kort arbeidstid og arbeidsreise hos den andre. Ektemennenes arbeidstid og reisetid eller reiselengde har liten sammenheng med deres ektefellers arbeids- og reisetid. Ektemennene til fulltidsarbeidende kvinner har like lang arbeidsdag som ektemenn til kvinner med deltidsarbeid. Menn har lengre arbeidsreise enn sine ektefeller uansett hennes reiselengde.

Hva skyldes dette? Er det slik at arbeidstid og reisetid ikke er så stor belastning for familien at det er noe problem å arbeide fulltid og samtidig ha relativt lange reisetider for begge ektefeller? I noen tilfelle kan dette være riktig, og det kan ha sammenheng med at menns gjennomsnittlige arbeidstid har blitt redusert i løpet av det siste tiåret (Ellingsæter 1988). Mer typisk er det likevel at det er kvinnene som tilpasser sin arbeids- og reisetid til den fasen familien befinner seg i. I mange av familiene med førskolebarn er det hun som har kort arbeids- og reisetid. Med det relativt sett dårlige offentlige barnetilsynet som fins, er mødre yrkesaktive ikke på grunn av, men snarere på tross av dette tilbudet (Leira 1991). Det er mødre som tilpasser seg – ikke fedrene. Resultatene viser at førskolebarn i familien har større betydning enn sosioøkonomisk status for kvinners arbeidstid og om de arbeider i den sonen de bor.

Skjer denne tradisjonelle tilpasningen fordi fedre ikke er villige til å påta seg ansvar for sine barn, eller er det andre hensyn som spiller en rolle? Den økonomiske siden har en klar betydning. Menn har gjennomsnittlig høyere inntekt enn kvinner, og hans inntekt får dermed størst betydning i familien. Tilpasningene skjer i forhold til dette, noe som viser seg å ha betydning når ektefellene kombinerer arbeidstider. Kombinasjonen hun deltid/han heltid øker med hans inntekt. De romlige og tidsmessige aspektene ved gifte kvinners tilpasninger til lønnsarbeid kommer til uttrykk gjennom både kortere arbeidsreise og arbeidstid enn ektefellene. Hensynet til barneomsorg og mangel på transportressurser, i form av bil, frynsegoder knyttet til bilbruk og delvis dårlig kollektivtilbud, begrenser kvinners valgmuligheter innenfor det som defineres som arbeidsmarkedsregion. En side ved arbeidsmarkedstilknytningen er krav eller press som oppleves på arbeidsplassen om å ta på seg oppgaver og overtidsarbeid samt hensynet til egen karriere. Jeg har ikke data som kan underbygge dette, men det er i familier hvor begge har høy yrkesstatus at arbeidstiden er lengst, hvor det er høyest andel mertidsarbeid for begge ektefeller.

Kvinnenes arbeidsreiser er mer oppstykket av gjøremål knyttet til reproduktive oppgaver. De handler dagligvarer og de henter og bringer barn oftere enn ektemennene gjør. Forklaringene på forskjellen i dagligvareinnkjøp er koplet til ektemannens arbeidstid og reiselengde. Kvinnene påtar seg husholdets trivielle oppgaver for at mannen kan ha lenger arbeidstid og velge en jobb uavhengig av reiselengde. Jeg vil tro at denne forskjellen er uttrykk for en kombinasjon av ektefellenes komparative fortrinn og kjønnsstradisjonell fordeling av oppgaver. Den siste forklaringen er meget aktuell når det gjelder henting og bringing av barn i tilknytning til arbeidsreisen. Dette gjør kvinner i større utstrekning enn menn uansett reiselengder og arbeidstider.

Fordeling av familiens transportressurser følger i all hovedsak de tradisjonelle kjønnsrollene. Der familien har bare én bil, ser det ut til at ektemannen i de aller fleste tilfeller bruker den. I de familiene som har førskolebarn, er kvinnenes bilbruk på nivå med mannens. Det kan tolkes som at det å bringe og hente barn legitimerer bilbruk for kvinner, mens menn ikke trenger denne legitimeringen. De bruker bil nesten uansett, særlig aldersgruppen mellom 35 og 45 år. For kvinner spiller avstand til arbeidsplassen en rolle for om hun bruker bil eller ikke. Dette har ingen betydning for menn. Det betyr at kvinner uten bil har mindre handlefrihet på arbeidsmarkedet enn kvinner med bil. Dette kommer også til uttrykk i analysen av faktorer som har sammenheng med kollektivbruk til arbeidet. For kvinner har tilbudets kvalitet ikke signifikant betydning, noe det har for menn. Det betyr at kvinner reiser kollektivt fordi de ikke har valgmuligheter, menn fordi de har valgt det.

I familier der fordeling av transportressurser og husholdsrelaterte arbeidsoppgaver foregår ut fra et tradisjonell kjønnsrollemønster, vil en bystruktur som i utgangspunktet var basert på hjemmевærende husmødre, være mer problematisk for kvinner med tanke på valgmuligheter på arbeidsmarkedet enn i familier der ektefeller har et mer likestilt utgangspunkt. Avstandenes friksjon er sterkere for gifte kvinner enn for deres ektemenn.

## Vedleggstabeller

*Vedleggstabell 9.1: Andel med yrkesaktivitet som viktigste gjøremål i Oslo/Akershus 1990/91 fordelt på kjønn og bostedsone\**

<b>Bosted</b>	<b>Kvinner</b>	<b>Menn</b>
Sentrum	73	73
Indre by vest	67	83
Indre by øst	75	80
Ytre by vest/nord	63	84
Groruddalen	71	82
Ytre by sør/øst	71	77
Asker og Bærum	72	88
Nedre Romerike	62	85
Øvre Romerike	65	84
Follo	66	90
Totalt	68	84
Antall	855	993

\* Signifikant for  $p < 0,05$ , kjiikvadrattest

*Tabell 9.2: Andel som arbeider i samme sone som de bor etter kjønn og bosted, Oslo/Akershus 1990/91. Prosent\**

<b>Bosted</b>	<b>Kvinner</b>	<b>Menn</b>
Sentrum	(100)	33
Indre by vest	31	21
Indre by øst	24	35
Ytre by vest/nord	30	21
Groruddalen	25	31
Ytre by sør/øst	22	14
Asker og Bærum	37	46
Nedre Romerike	47	31
Øvre Romerike	56	44
Follo	46	23
Totalt	41	29
Antall	519	554

\* Signifikant for  $p < 0,05$ , kjiikvadrattest

Vedleggstabell 9.3: Logistisk regresjon av sannsynligheten for at kvinner arbeider deltid og mannen heltid i Oslo/Akershus 1990/91

Variabler	Estimert parameter	Standardfeil	Signifikansnivå
<i>Bosted</i> <sup>1</sup>			
Ytre sone, Oslo	-0,0908	0,6170	0,8830
Akershus	-0,1457	0,6354	0,8186
<i>Alder</i> <sup>2</sup>			
18-24 år	0,2781	0,7899	0,7248
25-34 år	0,0298	0,4345	0,9454
45-54 år	0,2781	0,5369	0,6045
55-66 år	0,0398	0,9234	0,9656
<i>Egen utdanning</i> <sup>3</sup>			
Ektefelles utdanning <sup>4</sup>	0,0827	0,4071	0,8390
Førerkort <sup>5</sup>	-1,0417	0,4997	0,0371
Ektefelles bruttoinntekt	0,0031	0,0016	0,0545
Antall barn 0 til 6 år	1,3594	0,2705	0,0000
Antall barn 7 til 12 år	1,2270	0,3718	0,0010
Antall barn 13 til 17 år	0,5366	0,3608	0,1370
<i>Arbeidsplass</i> <sup>6</sup>			
Ytre sone, Oslo	-0,2162	0,4109	0,5988
Akershus	-0,2794	0,4460	0,5310
Avstand til holdeplass	0,0311	0,0232	0,1804
Antall avganger pr time	-0,0639	0,0784	0,4151
Konstant	-2,0518	0,9647	0,0334

N = 254

-2 Log Likelihood = 234,83

Referanse kategorier og variabelverdier:

<sup>1</sup> Sentrum/indre sone Oslo<sup>2</sup> 35-44 år<sup>3</sup> Høyskole/universitetsnivå = 1, lavere = 0<sup>4</sup> Høyskole/universitetsnivå = 1, lavere = 0<sup>5</sup> Har førerkort for bil = 1, ikke førerkort = 0<sup>6</sup> Sentrum/indre sone Oslo

Vedleggstabell 9.4: Kombinasjoner av bo- og reiselengder i Oslo/Akershus 1990/91. Prosent\*\*

Kombinasjoner av reiselengder	Sentrum/indre by	Ytre by vest/nord	Grorud-dalen	Ytre by sør/øst	Asker og Bærum	Nedre Romerike	Øvre Romerike	Follo	Alle
Begge < 3 km	18	9	5	14	11	2	4	14	10
Hun <3 han 3-9,9	12	15	5	7	8	2	8	2	7
Hun <3 han 10+	15	6	2	7	14	20	8	12	11
Hun 3-9,9 han <3	3	3	2	-	4	-	4	-	2
Begge 3-9,9	24	27	26	32	12	8	-	10	17
Hun 3-9,9 han 10+	12	15	7	11	16	14	8	10	12
Hun 10+ han <3	9	6	5	-	5	6	8	5	6
Hun 10+ han 3-9,9	3	3	14	11	5	4	-	5	6
Begge 10+	3	15	33	18	24	44	62	43	30
Sum	99	99	99	100	100	100	102	101	101
Antall	33	33	42	28	74	50	26	42	328

\*\* Signifikant for p &lt;0,01, kjiqvadrattest

Vedleggstabell 9.5: Kombinasjoner av bo- og arbeidsstedssone etter familietype i Oslo/Akershus 1990/91. Prosent\*

Bo/arbeidssone	Familietype			
	Barn <7 år	7–12 år	13–17 år	Uten barn
Begge arbeider i bosonen	22	20	31	19
Hun arbeider i bosonen, han utenfor	23	31	22	18
Hun arbeider utenfor, han innenfor bosonen	14	6	13	13
Begge arbeider i samme sone utenfor bosonen	7	14	6	23
Begge arbeider i ulike soner utenfor bosonen	34	29	28	27
Sum	100	100	100	100
Antall	96	51	32	181

\* Signifikant for p <0,05 kjiqvadrattest

Vedleggstabell 9.6: Kombinasjoner av bo- og arbeidsstedssone etter hennes sosioøkonomiske status i Oslo/Akershus 1990/91. Prosent\*

Bo/arbeidssone	Hennes sosioøkonomisk status						
	Arbeider		Funksjonær			Selvst. næringsdrivende	
	Ufaglært	Faglært	Lavere	Nest lav	Nest høy		Høyere
Begge arbeider i bosonen	39	25	29	9	24	7	11
Hun arbeider i bosonen, han utenfor	14	8	25	16	22	33	24
Hun arbeider utenfor, han innenfor bosonen	7	17	6	23	11	3	20
Begge arbeider i samme sone utenfor bosonen	21	25	14	16	17	13	9
Begge arbeider i ulike soner utenfor bosonen	18	25	27	36	26	43	36
Sum	99	100	101	100	100	99	100
Antall	28	12	52	44	149	30	45

\* Signifikant for p <0,05 kjiqvadrattest

Vedleggstabell 9.7: Kombinasjoner av bo- og arbeidsstedssone etter bosted i Oslo/Akershus 1990/91. Prosent\*\*

Bo/arbeidssone	Sentrum/indre by	Ytre by vest/nord	Grorudalen	Ytre by sør/øst	Asker og Bærum	Nedre Romerike	Øvre Romerike	Follo
Begge arbeider i bosonen	6	11	13	5	32	19	39	33
Hun arbeider i bosonen, han utenfor	31	26	9	13	28	24	23	18
Hun arbeider utenfor, han innenfor bosonen	8	17	20	13	10	17	8	6
Begge arbeider i samme sone utenfor bosonen	25	17	17	21	10	15	15	14
Begge arbeider i ulike soner utenfor bosonen	31	29	41	47	20	26	15	29
Sum	101	100	100	99	100	101	100	100
Antall	36	35	46	38	74	54	26	51

\*\* Signifikant for p <0,01 kjiqvadrattest

Vedleggstabell 9.8: Logistisk regresjon av sannsynligheten for å ha arbeidsreiser som er 6 km eller kortere for gifte kvinner i Oslo/Akershus 1990/91

Variabler	Estimert parameter	Standardfeil	Signifikansnivå
<i>Bosted</i> <sup>1</sup>			
Ytre sone, Oslo	-1,7315	0,5340	0,0012
Akershus	-2,0822	0,5696	0,0003
<i>Alder</i> <sup>2</sup>			
18-24 år	-0,3699	0,6698	0,5808
25-34 år	-0,1882	0,4252	0,6580
45-54 år	0,0104	0,4895	0,9831
55-66 år	0,3150	0,8661	0,7161
Egen utdanning <sup>3</sup>	-0,3139	0,3603	0,3836
Ektefelles utdanning <sup>4</sup>	-0,0976	0,3828	0,7986
Førerkort <sup>5</sup>	0,2680	0,5019	0,5934
Ektefelles bruttoinntekt	-0,0009	0,0016	0,5778
Antall barn 0 til 6 år	0,1909	0,2674	0,4754
Antall barn 7 til 12 år	0,7854	0,3809	0,0392
Antall barn 13 til 17 år	-0,4587	0,4403	0,2975
Antall biler	0,2310	0,2777	0,4054
Avstand til holdeplass	0,0311	0,0232	0,1804
Antall avganger pr time	-0,0639	0,0784	0,4151
<i>Egen sosioøkonomisk status</i> <sup>6</sup>			
Lavere funksjonær	1,1462	0,6707	0,0874
Funksjonær, lavere mellomnivå	-0,1621	0,6606	0,8061
Funksjonær, høyere mellomnivå	0,8175	0,5806	0,1591
Høyere funksjonær	0,3325	0,8233	0,6863
Selvstendig næringsdrivende	0,7419	0,7132	0,2982
Ukentlig arbeidstid, timer	-0,0295	0,0201	0,1419
Konstant	1,5129	1,1807	0,2001

N = 266

-2 Log Likelihood = 266,60

Referanse kategorier og variabelverdier:

<sup>1</sup> Sentrum/indre sone Oslo<sup>2</sup> 35-44 år<sup>3</sup> Høyskole/universitetsnivå = 1, lavere = 0<sup>4</sup> Høyskole/universitetsnivå = 1, lavere = 0<sup>5</sup> Har førerkort for bil = 1, ikke førerkort = 0<sup>6</sup> Faglært og ufaglært arbeider

Vedleggstabell 9.9: Gjennomsnittlig reisetid til arbeid for gifte kvinner og menn etter bosted i Oslo/Akershus. Minutter

Bosted	Reisetid til arbeid, minutter		Antall	
	Kvinne	Mann	Kvinner	Menn
Sentrum, indre by	21	19	47	40
Ytre by vest/nord	19	26	43	50
Groruddalen	26	23	60	54
Ytre by sør/øst	29	28	59	45
Asker og Bærum	20	33	100	92
Nedre Romerike	24	29	74	63
Øvre Romerike	25	33	42	36
Follo	31	36	72	61
Alle	24	29	497	441

Vedleggstabell 9.10: Logistisk regresjon av sannsynlighet for å handle dagligvarer i tilknytning til arbeidsreisen

Variabler	Estimert parameter	Standardfeil	Signifikansnivå
Kjønn <sup>1</sup>	0,7543	0,2832	0,0077
<i>Alder</i> <sup>2</sup>			
18-24 år	-0,2835	0,6316	0,6535
25-34 år	0,1144	0,3276	0,7270
45-54 år	0,0332	0,3438	0,9230
55-66 år	0,6098	0,4619	0,1867
67 år og eldre	-3,3653	12,8049	0,7927
Egen utdanning <sup>3</sup>	0,3436	0,2762	0,2136
Ektefelles utdanning <sup>4</sup>	0,1712	0,2843	0,5469
Antall barn 0 til 6 år	0,0786	0,2065	0,7035
Antall barn 7 til 12 år	-0,3494	0,2731	0,2007
Antall barn 13 til 17 år	0,2258	0,2502	0,3667
<i>Bosted</i>			
Ytre sone Oslo	0,2904	0,4300	0,4994
Akershus	0,3775	0,4762	0,4279
<i>Sosioøkonomisk status</i> <sup>6</sup>			
Lavere funksjonær	0,3724	0,5346	0,4861
Funksjonær, lavere mellomnivå	0,5728	0,4913	0,2437
Funksjonær, høyere mellomnivå	0,5071	0,4396	0,2487
Høyere funksjonær	-0,2540	0,6341	0,6888
Selvstendig næringsdrivende	0,5447	0,5061	0,2818
<i>Arbeidsplass</i> <sup>7</sup>			
Ytre sone Oslo	-0,1816	0,3097	0,5577
Akershus	-0,4253	0,3229	0,1878
<i>Ektefelles arbeidsplass</i> <sup>8</sup>			
Ytre sone Oslo	-0,2777	0,2816	0,3242
Akershus	-0,4253	0,3229	0,1878
Ukentlig arbeidstid, timer	0,0051	0,0138	0,7139
Ektefelles arbeidstid, timer	0,0332	0,0153	0,0299
Reiselengde til arbeid	-0,0020	0,0012	0,1062
Ektefelles reiselengde til arbeid	0,0015	0,0009	0,0908
Transportmiddel på arbeidsreisen	-0,0144	0,2482	0,9537
Konstant	-4,9611	1,0692	0,0000

N = 580

-2 Log Likelihood = 508,19

Referansekategorier og variabelverdier:

<sup>1</sup> Mann = 1, kvinne = 0<sup>2</sup> 35-44 år<sup>3</sup> Høyskole/universitetsnivå = 1, lavere = 0<sup>4</sup> Høyskole/universitetsnivå = 1, lavere = 0<sup>5</sup> Sentrum/indre sone<sup>6</sup> Faglært og ufaglært arbeider<sup>7</sup> Sentrum/indre sone<sup>8</sup> Sentrum/indre sone<sup>9</sup> Bil = 1, annet = 0



Vedleggstabell 9.11: Logistisk regresjon av sannsynligheten for å hente/bringe barn i forbindelse med arbeidsreisen i Oslo/Akershus 1990/91

Variabler	Estimert parameter	Standardfeil	Signifikansnivå
Kjønn <sup>1</sup>	0,9442	0,4530	0,0371
Egen utdanning <sup>2</sup>	0,0631	0,3986	0,8743
Ektefelles utdanning <sup>3</sup>	0,6009	0,4216	0,1540
<i>Bosted</i> <sup>4</sup>			
Ytre sone Oslo	-0,1449	0,7747	0,8517
Akershus	-0,0477	0,8207	0,9537
<i>Sosioøkonomisk status</i> <sup>5</sup>			
Lavere funksjonær	-0,4820	0,7521	0,5216
Funksjonær, lavere mellomnivå	0,1524	0,6544	0,8159
Funksjonær, høyere mellomnivå	-0,1505	0,5294	0,7762
Høyere funksjonær	-1,0263	0,8446	0,2243
Selvstendig næringsdrivende	0,1114	0,6402	0,8619
<i>Arbeidsplass</i> <sup>6</sup>			
Ytre sone Oslo	-0,6592	0,4722	0,1627
Akershus	-0,5838	0,4887	0,2323
<i>Ektefelles arbeidsplass</i> <sup>7</sup>			
Ytre sone Oslo	-0,3306	0,4196	0,4308
Akershus	-0,1808	0,4702	0,7006
Ukentlig arbeidstid, timer	-0,0037	0,0185	0,8409
Ektefelles arbeidstid, timer	0,0250	0,0239	0,2941
Reiselengde til arbeid	-0,0004	0,0015	0,7710
Ektefelles reiselengde til arbeid	-7,3E-05	0,0013	0,9554
Transportmiddel på arbeidsreisen <sup>8</sup>	1,3407	0,3821	0,0005
Konstant	-3,7425	1,5340	0,0147

N = 233

-2 Log Likelihood = 234,80

Referanse kategorier og variabelverdier:

1 Mann = 1, kvinne = 0

2 35-44 år

3 Høyskole/universitetsnivå = 1, lavere = 0

4 Høyskole/universitetsnivå = 1, lavere = 0

5 Sentrum/indre sone

6 Faglært og ufaglært arbeider

7 Sentrum/indre sone

8 Sentrum/indre sone

9 Bil = 1, annet = 0

Vedleggstabell 9.12: Kombinasjoner av transportmidler etter kombinasjoner av reiselengder på arbeidsreisen for ektefeller i Oslo/Akershus 1990/91. Prosent\*

Kombinasjoner av transportmidler	Kombinasjoner av reiselengder									
	Hun:	<3 km			3-9,9 km			10 km +		
	Han:	<3	3-9,9	10 +	<3	3-9,9	10 +	<3	3-9,9	10 +
Begge bil		26	17	19	43	32	30	11	16	31
Hun bil, han annet		3	9	11	14	17	30	17	11	21
Hun annet, han bil		32	39	49	29	37	33	50	42	33
Begge annet transportmiddel		39	35	22	14	15	8	22	32	14
Sum		100	100	101	100	101	101	101	101	99
Antall		31	23	37	7	54	40	18	19	99

\* Signifikant for p <0,05 kjikvadrattest

Vedleggstabell 9.13: Kombinasjoner av transportmiddel til arbeid i forskjellige familier i Oslo/Akershus 1990/91. Prosent\*\*

Kombinasjoner av transportmidler	Familietype			
	Familie med barn <7 år (1)	Familie med barn 7-12 år (2)	Familie med barn 13 år > (3)	Familie uten hjemmeboende barn (4)
Begge bil	22	24	30	15
Hun bil/han annet	28	17	26	18
Hun annet/han bil	26	36	16	38
Begge annet	23	24	28	29
Sum	99	101	100	100
Antall	156	72	43	283

\*\*Signifikant for p <0,001, kjikvadrat-test

Vedleggstabell 9.14: Logistisk regresjon av sannsynligheten for at gifte kvinner med førerkort og bil i husholdningen selv kjører bil til arbeidet i Oslo/Akershus 1990/91

Variabler	Estimert parameter	Standardfeil	Signifikansnivå
<i>Alder</i> <sup>1</sup>			
18-24 år	-0,5609	0,9143	0,9653
25-34 år	-0,2562	0,5823	0,6600
45-54 år	-0,2141	0,6124	0,7266
55-66 år	0,2037	1,1597	0,8606
<i>Bosted</i> <sup>2</sup>			
Ytre sone Oslo	0,4735	0,8542	0,5794
Akershus	0,2088	0,9499	0,8260
<i>Arbeidsplass</i> <sup>3</sup>			
Ytre sone Oslo	1,2763	0,5266	0,0154
Akershus	1,5524	0,5987	0,0095
Reiselengde til arbeid	-0,0010	0,0027	0,7158
Ektefelles reiselengde til arbeid	0,0023	0,0017	0,1812
Antall barn 0 til 6 år	0,9158	0,3608	0,0111
Antall barn 7 til 12 år	0,1647	0,5157	0,7494
Gangtid til nærmeste holdeplass	0,0005	0,0319	0,9868
Antall avganger pr time for koll.transp	-0,1018	0,1090	0,3501
Antall biler	2,1846	0,4590	0,0000
Ektefelles transportmiddel til arbeid <sup>4</sup>	-1,8288	0,4979	0,0002
<i>Sosioøkonomisk status</i> <sup>5</sup>			
Lavere funksjonær	1,1149	0,9581	0,2445
Funksjonær, lavere mellomnivå	-1,2459	0,9274	0,1791
Funksjonær, høyere mellomnivå	0,9016	0,7718	0,2427
Høyere funksjonær	-0,0463	1,0248	0,9639
Selvstendig næringsdrivende	0,4091	0,9229	0,6576
Konstant	-3,6455	1,3703	0,0078

N = 186

-2 Log Likelihood = 176

Referanse kategorier og variabelverdier:

<sup>1</sup> 35-44 år<sup>2</sup> Sentrum/indre sone<sup>3</sup> Sentrum/indre sone<sup>4</sup> Bil = 1, annet = 0<sup>5</sup> Faglært og ufaglært arbeider

Vedleggstabell 9.15: Logistisk regresjon av sannsynligheten for at gifte menn med førerkort og bil i husholdningen kjører bil til arbeidet i Oslo/Akershus 1990/91

Variabler	Estimert parameter	Standardfeil	Signifikansnivå
<i>Alder</i> <sup>1</sup>			
18-24 år	-1,8497	1,0986	0,0922
25-34 år	-1,0006	0,4947	0,0431
45-54 år	-0,9224	0,5075	0,0691
55-66 år	-3,1721	1,8058	0,0790
<i>Bosted</i> <sup>2</sup>			
Ytre sone Oslo	-0,5698	0,6509	0,3814
Akershus	-1,0332	0,7073	0,1441
<i>Arbeidsplass</i> <sup>3</sup>			
Ytre sone Oslo	0,5186	0,4008	0,1957
Akershus	0,3963	0,4617	0,3908
Reiselengde til arbeid	-0,0008	0,0017	0,6557
Ektefelles reiselengde til arbeid	-0,0027	0,0018	0,1241
Antall barn 0 til 6 år	-0,0838	0,3233	0,7955
Antall barn 7 til 12 år	-0,4922	0,3521	0,1622
Gangtid til nærmeste holdeplass	-0,0016	0,0198	0,9352
Antall avganger pr time for koll.transp	-0,3269	0,1108	0,0032
Antall biler	2,0206	0,3902	0,0000
Ektefelles transportmiddel til arbeid <sup>4</sup>	-0,6213	0,4109	0,1305
<i>Sosioøkonomisk status</i> <sup>5</sup>			
Lavere funksjonær	1,6654	1,3664	0,2229
Funksjonær, lavere mellomnivå	0,7357	0,5889	0,2116
Funksjonær, høyere mellomnivå	-0,0705	0,5083	0,8897
Høyere funksjonær	-0,4406	0,6786	0,5161
Selvstendig næringsdrivende	-0,8989	0,5907	0,1280
Konstant	1,0475	1,0277	0,3081

N = 243

-2 Log Likelihood = 236,42

Referansekategorier og variabelverdier:

<sup>1</sup> 35-44 år<sup>2</sup> Sentrum/indre sone<sup>3</sup> Sentrum/indre sone<sup>4</sup> Bil = 1, annet = 0<sup>5</sup> Faglært og ufaglært arbeider

Vedleggstabell 9.16: Logistisk regresjon av sannsynligheten for å reise kollektivt til arbeid for gifte kvinner med førerkort og bil i husholdningen i Oslo/Akershus 1990/91

Variabler	Estimert parameter	Standardfeil	Signifikansnivå
<i>Alder</i> <sup>1</sup>			
18-24 år	1,6046	0,9154	0,0796
25-34 år	0,1919	0,6136	0,7545
45-54 år	-0,3047	0,6709	0,6497
55-66 år	-0,8849	1,1882	0,4564
<i>Bosted</i> <sup>2</sup>			
Ytre sone Oslo	0,6789	0,7819	0,3853
Akershus	1,2367	0,9482	0,1921
<i>Arbeidsplass</i> <sup>3</sup>			
Ytre sone Oslo	-1,5807	0,5661	0,0052
Akershus	-2,6244	0,7142	0,0002
Reiselengde til arbeid	0,0025	0,0030	0,4013
Ektefelles reiselengde til arbeid	-0,0010	0,0018	0,5874
Antall barn 0 til 6 år	-0,3243	0,3755	0,3878
Antall barn 7 til 12 år	-0,5353	0,5629	0,3415
Gangtid til nærmeste holdeplass	-0,0409	0,0356	0,2508
Antall avganger pr time for koll.transp	0,0171	0,1053	0,8712
Antall biler	-1,2405	0,4657	0,0077
Ektefelles transportmiddel til arbeid <sup>4</sup>	0,5280	0,4774	0,2687
<i>Sosioøkonomisk status</i> <sup>5</sup>			
Lavere funksjonær	-2,5595	1,3367	0,0555
Funksjonær, lavere mellomnivå	1,5627	0,8863	0,0779
Funksjonær, høyere mellomnivå	-0,5716	0,7642	0,4545
Høyere funksjonær	0,2325	0,9952	0,8153
Selvstendig næringsdrivende	0,5949	0,8956	0,5065
Konstant	1,0257	1,3760	0,4560

N = 186

-2 Log Likelihood = 157,68

Referanse kategorier og variabelverdier:

<sup>1</sup> 35-44 år<sup>2</sup> Sentrum/indre sone<sup>3</sup> Sentrum/indre sone<sup>4</sup> Bil = 1, annet = 0<sup>5</sup> Faglært og ufaglært arbeider

Vedleggstabell 9.17: Logistisk regresjon av sannsynligheten for at gifte menn med førerkort og bil i husholdningen reiser kollektivt til arbeidet i Oslo/Akershus 1990/91

Variabler	Estimert parameter	Standardfeil	Signifikansnivå
<i>Alder</i> <sup>1</sup>			
18-24 år	-6,2869	22,1048	0,7761
25-34 år	0,8127	0,5166	0,1157
45-54 år	0,7468	0,5279	0,1571
55-66 år	3,6395	1,7014	0,0324
<i>Bosted</i> <sup>2</sup>			
Ytre sone Oslo	0,8108	0,7106	0,2605
Akershus	1,1685	0,7704	0,1294
<i>Arbeidsplass</i> <sup>3</sup>			
Ytre sone Oslo	-0,7401	0,4264	0,0827
Akershus	-0,1276	0,4716	0,7867
Reiselengde til arbeid	0,0028	0,0014	0,0505
Ektefelles reiselengde til arbeid	-0,0004	0,0017	0,8106
Antall barn 0 til 6 år	0,2184	0,3293	0,5072
Antall barn 7 til 12 år	0,5306	0,3581	0,1384
Gangtid til nærmeste holdeplass	0,0090	0,0192	0,6408
Antall avganger pr time for koll.transp	0,2806	0,1020	0,0059
Antall biler	-1,8980	0,4159	0,0000
Ektefelles transportmiddel til arbeid <sup>4</sup>	0,2739	0,4194	0,5136
<i>Sosioøkonomisk status</i> <sup>5</sup>			
Lavere funksjonær	-6,6453	21,2643	0,7547
Funksjonær, lavere mellomnivå	-0,0038	0,6085	0,9950
Funksjonær, høyere mellomnivå	0,1426	0,5536	0,7967
Høyere funksjonær	0,0343	0,7116	0,9615
Selvstendig næringsdrivende	0,9214	0,6217	0,1383
Konstant	-1,6109	1,1343	0,1556

N = 243

-2 Log Likelihood = 219,93

Referansekategorier og variabelverdier:

1 35-44 år

2 Sentrum/indre sone

3 Sentrum/indre sone

4 Bil = 1, annet = 0

5 Faglært og ufaglært arbeider

## **Fotnoter**

---

<sup>56</sup> For å forenkle vil jeg heretter bare bruke begrepet ektefeller. I reisevaneundersøkelsen er det skilt mellom samboere og gifte. I analysene er de slått sammen til en kategori.

<sup>57</sup> Jessie Bernard (1976) hevdet at det eneste ektefeller var enige om når de ble intervjuet om ulike sider ved familiens liv, var hvor mange barn de hadde sammen.

<sup>58</sup> Yrkesstatus kan også være et resultat av tilpasninger gjennom livsløpet som kan ha begunstiget en positiv karriereutvikling eller tilpasningene kan ha hindret en karriereutvikling.





**Del IV**  
**Avslutning**



# 10. Oppsummering, drøfting og videre arbeid

## 10.1 Problemstillingene

Jeg startet med å hevde at rom, tid og transportmidler er de tre viktigste dimensjonene ved de daglige reisene og ut fra denne påstanden stilte jeg to spørsmål som jeg har forsøkt å besvare gjennom de foregående kapitlene. Spørsmålene er:

- *Har rom, tid og transportmidler kjønnsmessige aspekter som det er viktig å være klar over for forståelsen av hverdagslivets reiser?*
- *Hva er det som skiller kvinners og menns daglige reiser når de relateres til rom, tid og transportmidler?*

I dette kapitlet vil jeg kort oppsummere svarene på disse to spørsmålene. Jeg vil forsøke å se de tre dimensjonene i sammenheng, diskutere hvilke implikasjoner resultatene har relatert til samfunnsmessige utviklingstrekk og drøfte noen konsekvenser som kan trekkes med hensyn til videre forskning.

## 10.2 De kjønnsmessige aspektene ved rom, tid og transportmidler

Byen som skapende kraft eller byen som resultat av sosiale prosesser er ytterpunktene i den sosiologiske urbanteori. De teoretikerne som jeg har presentert, gir på ulike måter grunnlag for analyser av de romlige aspektene ved de daglige reisene. Simmel, Wirth og representanter fra Chicagoskolen legger vekt på å vise hvordan byen fragmenterer og segmenterer sosialt liv. Gjennom arbeidsdeling, byens fysiske størrelse og lange avstander skapes det et behov for samordning av tidsskjemaer og bevegelse for at livsformene skal kunne realiseres. De daglige reisene blir dermed sentrale for utviklingen av den urbane levemåten.

For Marx og Engels var byen arnested for utvikling av kapitalisme og arbeidsdeling. Rommet og den romlige organisering var et produkt av den økonomiske utvikling og den kapitalistiske produksjonsprosessen. Utgangspunktet deres var de materielle forholdene i samfunnet. De så byens romlige organisering som både et resultat av og som en betingelse for en bestemt produksjonsmåte.

De senere marxistisk orienterte teoretikerne, som blant andre Castells og Scott, ser på byen som et sosialt produkt der produksjon, konsum og sirkulasjon er hovedelementer. Reisen og transporten er her sentrale i forståelsen av bysamfunnet, der disse elementene skiller i rommet. Materialiteten, i form av transportsystemer, er også formidler av makt, selv om den verken er intensjonal eller åpent utøvd. Den er bygget inn i den sosiale konteksten og oppleves først og fremst som avmakt ved at transport ikke er tilgjengelig når og der det er behov for den. Dette er også Østerbergs poeng. Han sier at de tre gjenstandene, som for

eksempel veger, biler og andre transportmidler, fungerer som formidlere mellom samfunnsmedlemmer. Det trege handlingsfelt kan muliggjøre eller vanskeliggjøre bestemte handlinger. Det er særlig i det siste tilfellet at de materielle strukturers betydning bevisstgjøres for den som handler. Ulikheter i tilgang til transport, både privat og offentlig, gir forskjeller i handlingsbetingelser innenfor byrommet.

Kjønnsforskjeller har ikke blitt synliggjort innenfor de store teoriene om utviklingen av det urbane samfunn. Kjønnsdimensjonen har i alt overveiende grad vært oversett. For å forstå det romlige som bakgrunn for kvinners og menns reiser, har jeg framhevet det mangesidige og flertydige ved rommet. Lefebvres tre nivåer for sosio-spatiale relasjoner gir mening for å forstå og analysere denne flertydigheten. Det sosiale rom kommer til uttrykk gjennom hverdagslivets praksis, hvor Lefebvre inkluderer både produksjon og reproduksjon. Det kommer også til uttrykk gjennom ulike former for abstrakt rom konkretisert og symbolisert gjennom de dominerende samfunnsmessige interesser. Det sosiale rom uttrykkes også gjennom forestillingenes, fantasienes eller de ulike oppfatningenes rom. De tre aspektene ved Lefebvres karakterisering av rommet viser at det sosiale rom er relasjonelt. Det skapes i samspillet mellom de samfunnsmessige og hverdagslivets prosesser. Ved å ta utgangspunkt i Lefebvres oppfatning av rommet som henholdsvis praksis, abstraksjon og forestilling, kombinert med Harveys dimensjoner – tilgjengelighet, bruk, kontroll og produksjon, har jeg diskutert noen av de romlige aspektene i forhold til kjønn.

Tilgjengelighet har sammenheng både med tilgang til offentlig og privat transport og med disponibel tid. Bruk dreier seg om både til hvilke formål rommet kan brukes, hvordan det faktisk brukes og geografiske områder kvinner og menn "beherker". Kontroll har sammenheng med oppfatningen av rommet og begrensninger i aktivitetsmuligheter på grunn av andres dominans.

Innenfor byrommet har produksjon og reproduksjon blitt assosiert med henholdsvis mannlig og kvinnelig. Betegnelser som maskuline byer og feminine drabantbyer har blitt brukt for å karakterisere ulikheten i oppfatninger av ulike byrom. Oppsplitting av byen både ut fra praksis og forestilling skaper ulikheter i tilgjengelighet for kvinner og menn, fordi kvinners og menns forhold til produksjon og reproduksjon er forskjellig, slik jeg har vist gjennom analysene av de daglige reiser. Muligheter til å bruke byen er også knyttet til konvensjoner og forestillinger om byen.

Kvinner har dårligere valgmuligheter enn menn både gjennom tidsbindinger og mangel på transportressurser i en funksjonsdelt by. Makten og kontrollen i de materielle strukturer viser seg blant annet gjennom organisering og fordeling av kollektive konsummidler. Det fysiske-materielle grunnlaget for befolkningens aktivitets- og reisemønstre ligger i byens romlige organisering av boliger, arbeidsplasser, service og fritidsaktiviteter, og med transportsystemet som en viktig betingelse. Det kollektive transporttilbudet er mer tilpasset produksjon enn reproduksjon og dermed bedre tilrettelagt for menns daglige reisemønstre enn for kvinners. På tross av det bruker kvinner kollektivtransporten mer enn menn.

De daglige reiser uttrykker hverdagslivets tidsmessige og romlige organisering i bysamfunnet. Hverdagslivets reiser er en form for sosial praksis som både er romlig avhengig og som er med på å skape rommet som en sosial konstruksjon.

Den samfunnsmessige organisering av tiden reflekteres også gjennom reiseaktiviteten. Tidspunkt for avreise og ankomst, frekvens, hastighet, ventetid, gangtid og kjøretid er alle aspekter ved reisens tidsdimensjon. Tidsaspektene kan ikke betraktes løsrevet fra den sosiale sammenhengen de eksisterer innenfor. De preges og gis mening av de sosiale fenomener de ses i forhold til. Det fins en pluralitet av tider, både fysisk, biologisk, psykologisk og sosiokulturell tid, som hver har sin funksjon og sitt referansesystem. De eksisterer side om side, og det fins koplinger mellom dem. Både den sosiokulturelle og psykologiske tid er preget av heterogenitet. De har ikke like tidsintervaller slik som den fysiske tiden, men preges av de hendelsene som foregår.

Tidsaspektene ved det å reise har ulike slike tidskvaliteter. Det gjelder for eksempel opplevelsen av ventetid, av at noen transportmidler er raske mens andre er langsomme. Tidsbevissthet og oppfatning av tid har blitt knyttet til ulikhet av tidsordningssystemer i ulike samfunn og til forskjeller innenfor både produksjon og det reproduktive området. Fordi kvinner i sterkere grad assosieres med reproduksjon enn menn, og menn mer med produksjon enn kvinner, har det blitt hevdet at tidsoppfatningen og tidsbevisstheten hos kvinner og menn vil være forskjellig. Oppfatningen har sammenheng med både verdier og med erfaringer fra forskjellige samfunnsmessige arenaer, for eksempel transport, lønnsarbeid og husholdsarbeid.

Min diskusjon og analyser av aspekter ved tid tyder på at det fins forskjeller mellom kvinner og menn når det gjelder tidsoppfatninger. Bortsett fra arbeidsreisene er kvinner som kjører bil mer villige enn menn til å bruke ekstra tid på reisen ved å skifte over til kollektive reisemåter. De er også mindre negative til tidsaspekter knyttet til kollektivtransport enn menn. Dette tyder på at kvinner har et noe annet forhold til tidsbruk enn menn. Det kan ha sammenheng med tidsdisiplineringen på arbeidsplassen og hvor nøyeregnende en arbeidstaker er på sin egen tid. Jo mer tidskontroll og tidsdisiplin, jo mer gjerrig vil arbeidstakeren være. Hvis det er slik at kvinners arbeidssituasjon er mindre preget av tidsstyring og -kontroll enn menns, kan dette være en forklaring på at kvinner er mer villig til å gi av sin tid for å skifte over til et kollektivt transportmiddel. Kvinner bruker generelt sett mer tid på husholdsaktiviteter enn menn, dvs oppgaver til nytte for andre. Dette har trolig også en betydning for kvinners holdning til å yte tid for fellesskapet. Både mine analyser og andre undersøkelser finner at kvinner er mer fellesskapsorientert enn menn.

Utgangspunktet for min analyse av transportmidlene er at bilen, toget, trikken, bussen osv er redskaper som både har bruksegenskaper og er bærere av sosial mening. Ved siden av å ha bestemte bruksegenskaper, har de også kulturell betydning og symbolverdi. Assosiasjoner knyttet til bil som det maskuline prosjekt, frihet til å velge i forhold til tid og rom, høy status og inntekt gjenspeiles til dels i den faktiske bruken av bil i forhold til kollektive transportmidler.

Oppfatninger av egenskaper og symbolverdier som er knyttet til de to typer av transportmidler er forskjellige hos kvinner og menn. Kvinner har generelt sett mer positiv oppfatning av kollektive reisemåter enn menn. De synes oftere at kollektivtransporten gir dem muligheter til å reise når og hvor de vil, og de legger mer vekt på trygghetsopplevelsen på selve reisen enn menn. Bilen er et mestringsobjekt som klart er knyttet til det maskuline området. Den er en gjenstand for menns utfoldelse som til en viss grad kan sammenliknes med hva hjemmet er for

kvinner. Menn innrømmer også at de liker å ha en bil de kan være stolte av å vise fram. Når dette ikke er viktig for kvinner, er det antakelig et uttrykk for at i ekteskap og samboerskap er bilen først og fremst mannens eiendom og hans ansvar. Kvinner har et mer instrumentelt forhold til bil enn menn. For dem er bilen først og fremst et redskap.

I kapitlene 3 og 4 har jeg behandlet dimensjonene rom og tid hver for seg, og transportmidlene er også presentert som et eget tema i kapittel 5. Dimensjonene rom og tid henger sammen. Den ene gir ikke mening uten den andre. All menneskelig handling og hendelser foregår innenfor tid og rom, og tid og rom har ingen mening uten et handlende vesen. I de foregående kapitlene har jeg vist at kvinners og menns tids- og romstrukturer er forskjellige. Kvinner orienterer seg innenfor en mer begrenset romlig struktur enn det menn gjør. De gjør det dels fordi aspekter ved tidsorganisering av gjøremålene legger romlige føringer på handlingsmulighetene, dels fordi kvinner har dårligere tilgang til bil enn menn, dels fordi de har andre typer gjøremål og dels fordi de i større grad enn menn opplever at de ikke har kontroll over rommet, de føler angst ved å bruke enkelte deler av byrommet på bestemte tider. Menn har et større handlingsrom fordi de blant annet har mer sammenhengende tid og flere transportressurser. Den romlige organisering av produksjon og reproduksjon er preget av funksjonsdeling, av en romlig fragmentering av tilværelsen. Det betyr at rommet spiller tilbake på de enkeltes handlingsmuligheter og hemmer eller fremmer ulike typer av handlingsmønstre. Lineariteten, som viser seg i større grad i menns tidsordninger av aktiviteter, faller lettere inn i en slik romlig struktur enn kvinners mer mangeartede tids- og aktivitetsmønstre. Man kan altså se et samspill mellom romlige former og tidsdimensjoner der ulike elementer fletter seg sammen til ulike former for hverdagspraksis.

Jeg vil forsøke å knytte dimensjonene tid og rom tettere sammen for å få en større forståelse den betydningen deres samspill har for hvordan hverdagslivet og de daglige reiser utvikles og organiseres. Denne sammenknyttingen vil jeg bruke til å oppsummere resultatene, først og fremst fra de empiriske analysene i kapitlene 7 til og med 9.

Videre vil jeg diskutere de ulike elementene i de to dimensjonene med tanke på hvilken betydning noen utviklingstrekk kan tenkes å ha for organiseringen av kvinners og menns hverdagsliv framover.

### **10.3 Romlige og tidsmessige analogier – forskjeller på kvinners og menns daglige reiser**

Rommet oppfattes ofte statisk, mens tiden er det dynamiske elementet. Rommet står og tiden går. Slik Lefebvre definerer det sosiale rom (jfr kapittel 3), representerer rommet også dynamikk. Det abstrakte rom, som representerer de dominerende interesser, opplevelsenes og forestillingenes rom, som er de bilder og symboler forskjellige aktører har eller skaper seg av de omgivelsene de lever i, og den romlige praksis som skjer på bakgrunn også av det fysiske rom eller materielle strukturer, er alle aspekter ved det sosiale rom. Det sosiale rom utvikles i samspill mellom disse tre aspektene (jfr avsnitt 3.5.2).

Tiden kan også betraktes ut fra en analog tredeling. Tradisjonen og de samfunnsmessige normene, som er nedfelt i hverdagslivets daglige rutiniserte gjøremål, representerer de bestandige tidsmessige strukturene. ”*The longue durée*” reflekterer de etablerte institusjoner og regler for sosial interaksjon (Giddens 1981). Giddens sier det slik: ”...; *temporality itself directly reflects an 'ontological security' that invokes a normatively secured continuity between the durée of presence and the longue durée of established institutions*” (ibid:152).

Dette aspektet ved tid kan betraktes som en analogi til det abstrakte rom, hvor det er de dominerende interesser som rår. Innenfor det abstrakte rom fins det ideer om byen, nedfelt i formelle byplaner, som representerer faglige tradisjoner og normer (jfr kapittel 3 og 6).

På samme måte som for rommet, kan man snakke om opplevd eller forestiltingenes tid, slik den etableres ut fra de erfaringer som gjøres og de verdistandpunktene man har (jfr kapittel 4). Kvinners og menns ulike erfaringer både innenfor produksjonssfæren og reproduksjonssfæren gir deres oppfatning av tid forskjellig innhold, og legger grunnlag for ulike tilpasninger.

Den romlige organiseringen eller de materielle strukturer er den fysiske basis for hverdagslivets romlige praksis. Den samfunnsmessige tidsorganiseringen gjennom regler for arbeidstider og åpningstider, fastsetting av avgangstider m v er den tidsmessige parallellen, som legger grunnlag også for den tidsmessige organisering av hverdagslivets praksis og dermed de daglige reisene.

Det moderne bysamfunn består både av et nettverk av samordnede tidstabeller og en romlig organisering av de materielle strukturer som legger klare føringer på sosial praksis. Kombinasjonen av de romlige og tidsmessige elementene er framstilt i figur 10.1.

De ni cellene, som kombinasjonene av de romlige og tidsmessige elementene gir, viser både historiske aspekter, samtidighetens praksis og ansatsene til sosial endring. Det er ikke et enkelt kausalitetsforhold mellom cellene, men det fins relasjoner mellom dem. Cellene viser også ulike perspektiver ved tid-rom strukturen, eller ulike måter å betrakte denne strukturen på.

Kombinasjonen av tradisjoner, som er tidselementet og de dominerende interesser knyttet til det abstrakte rom er plassert i celle 1. Der finner vi byplanideene slik de er uttrykt gjennom reguleringsplaner, generalplaner og kommunedelplaner. De representerer det autoritative og tradisjonelle innenfor arkitektur og planlegging. I denne typen planer er det sjelden at det er nyvinninger som presenteres. De nye ideer kommer som regel fram i plan- eller arkitektkonkurranser før de manifesteres i en kommunal- eller fylkesplan. General- og reguleringsplanene som ble presentert i kapittel 6 var, bortsett fra de helt tidligste, relativt pragmatiske. I planene ligger det ofte implisitte forutsetninger om de sosiale forholdene knyttet til produksjon og reproduksjon. En av grunnene til at man kunne akseptere lange arbeidsreiser (uten et godt transporttilbud) ved planleggingen av de nye drabantbyene i etterkrigstida, var den hjemmearbeidende husmoren.

TID	ROM	Det abstrakte rom, representerer de dominerende interesser	Det opplevde rom, grunnlag for tilpasninger	Romlig organisering av materielle strukturer
<b>Tradisjoner (durée longue)</b>		1) Byplanideer, med utgangspunkt i gitte normer i arkitektur og planlegging <b>Forutsetninger om kjønnsmessig arbeidsdeling</b>	2) Konvensjoner og oppfatninger om hvordan rommet kan brukes, sedvaner <b>Ulike konvensjoner for kvinner og menn</b>	3) Den planlagte by og de "tunge" materielle strukturer <b>Ideologisk – materielt etterslep av kjønnsmessig arbeidsdeling</b>
<b>Den opplevde tid, grunnlag for tilpasninger</b>		4) Utgangspunkt for nye planideer. Kan være i konflikt med rådende ideer sett i forhold til ulike gruppers tidsbruk og ulike tidsordnings-systemer <b>"Kvinnetid" og "mannstid"</b>	9) Overskridelse av konvensjoner for bruk av rom (det private i det offentlige) og utfordring av de dominerende tidsordnings-systemene <b>Grunnlag for sosial endring bl a mht kjønnsmessig arbeidsdeling</b>	7) Den tidsmessige opplevelsen av den romlige organiseringen av produksjon og reproduksjon; avstander mellom funksjoner i forhold til tidsressurser, periodisitet mv <b>Kvinneres sterkere tidsmessige tilpasning til romlige strukturer</b>
<b>Samfunnsmessig organisering av tid (det samfunnsmessig dominerende tidsordningssystem)</b>		5) Romlig organisering byplangrunnlaget med utgangspunkt i gitte tidsstrukturer (funksjonalisme i arkitekturen og – linearitet i gjøremål) <b>"Den maskuline by"</b>	6) Den romlige oppfatningen av den tidsmessige organiseringen av produksjon og reproduksjon; samtidighet eller ikke samtidighet, kontinuitet eller oppstykkethet sett i forhold til lokalisering av ulike funksjoner <b>Kvinneres større romlige tilpasninger til tidsordningssystemer enn menn</b>	8) Hverdagslivets reiser, den romlige og tidsmessige praksis, inkludert bruk og fordeling av transportmidlene (volumet av tid og rom, avstander og tidsomfang som praksisen omfatter) <b>Kvinneres og menns reisetypen, reiselengder og reisemåter</b>

Figur 10.1: Kombinasjoner av romlige og tidsmessige elementer

I celle 2, hvor opplevelsen av rommet møter tradisjonene, finner man konvensjonene om hvordan rommet faktisk kan brukes, og de sedvanene som gjelder for bruk av rommet. Som jeg diskuterte i kapittel 3, kan det konvensjonelle trykket mot kvinners handlingsmuligheter være svakere i bysamfunnet enn på landsbygda (Wilson 1991). Men også i det urbane samfunn opplever kvinner at konvensjoner tilsier at de ikke bør bevege seg i bestemte områder til bestemte tider. Anonymiteten beskytter ikke kvinner i samme utstrekning som menn (jfr 3.5.5). Goffman (1972) viser ved sine begreper *front stage* og *back stage* hvordan ulike sosiale grupper kan kontrollere samme område (til dels på ulike tider av døgnet). Kvinner opplever i større grad enn menn angst for å gå til og for å oppholde seg på holdeplassene for kollektivtransporten om kvelden (jfr kapittel 5).

I celle 3 materialiseres tradisjoner, ideer og interesser i bebygde strukturer. Man kan si at det er en materialisering av det som uttrykkes i celle 1 (med påvirkning fra celle 5)<sup>1</sup>. Utviklingen av Oslo fra århundreskiftet og framover har skapt en relativt sterkt funksjonsdelt by der de ytre byområdene har få arbeidsplasser i forhold til boliger (med implisitte forutsetninger om kjønnsmessig arbeidsdeling i forhold til produksjon og reproduksjon), mens forholdet er omvendt i den indre



by. En økende spredning av arbeidsplasser i byen og omegnskommunene og satsing på vegutbygging, betyr at både behovet for bil og tilrettelegging for bilbruk øker. Det kollektive transporttilbudet er først og fremst sentrumsorientert, mens de ytre områdene er relativt dårlig sammenknyttet. Både vegsystemer og det kollektive reisetilbud er først og fremst planlagt med tanke på produksjon. Celle 3 uttrykker de materielle forutsetninger for dagliglivets reiser. Den representerer også en form for ideologisk-materielt etterslep av tidligere tiders organisering av det sosiale liv (jfr avsnitt 3.3.3).

I celle 4 presenteres kombinasjonen av det abstrakte rom og den opplevde tid. Her kolliderer de dominerende interesser med andre tidsordningssystemer og tidsoppfatninger enn de rådende. Spirene til noe nytt ligger der hvor for eksempel ulike gruppers bruk av tid og forskjellige tidsordningssystemer kommer i konflikt med det som kommer til uttrykk i de rådende planideer, eller at det er "front"-grupper eller *avantgarde*-grupper med nye livsstiler (i forhold til tid/tidsbruk) som pirrer til nye tankeganger innenfor byplanlegging. Kvinnens endrete tidsbruk gjennom økt deltakelse på arbeidsmarkedet og overgang fra del- til heltid har for eksempel aktualisert diskusjonen om lokalisering av barnehager, daghjem og ulike typer av servicefunksjoner. Tidligere skolestart i den obligatoriske grunnskolen krever bedre trafikkplaner og spesielle sikringer av hensyn til de yngste barna, som må utarbeides i planene. Nye tidsmessige aspekter ved livsstiler og levemåter vil, ved at det blir en del av den offentlige diskusjon, kunne få innpass i planleggingsgrunnlaget.

Celle 5 representerer sammenfall når det gjelder det samfunnsmessig dominerende tidsordningssystem og de dominerende interessers rom. Eksemplet som jeg har brukt i figuren, er funksjonalismen i arkitekturen (jfr kapitlene 3 og 6) og linearitet i gjøremål (jfr kapittel 4). Funksjonalismen i arkitektur og planlegging postulerte atskillelse mellom bolig og arbeid, hvert gjøremål på sitt sted. Det var formålsrasjonelt å gjøre en ting av gangen. Dette stemmer godt med det lineære tidsordningssystem som karakteriseres av planlegging, formålsrasjonalitet og effektivitet. Innenfor det tidsregulerte bysamfunn er det sykliske eller oppgaveorienterte tidsordningssystem mer eller mindre underlagt det lineære. Klokketiden og lineariteten skaper rammen for hverdagslivets gjøremål gjennom skiller mellom arbeidstid og fritid, tid for betalt og ikke-betalt arbeid (jfr kapittel 4).

I cellene 6 og 7 ligger henholdsvis opplevelsen av rom i forhold til den samfunnsmessige tidsorganisering og opplevelsen av tid i forhold til en gitt romlig struktur. I det første tilfellet er perspektivet tid, i det andre rom. Disse cellene er ment å vise tilpasninger som må gjøres i forhold til tid og rom.

I det første tilfellet, celle 6, belyser jeg hvordan rommet oppleves å kunne brukes i forhold både til den samfunnsmessig organiserte tidsstruktur og i forhold til tidsressurser som man selv har til rådighet. Den samfunnsmessige tidsorganisering vil ha sammenheng med arbeidstider, åpningstider i barnehager, åpningstider på offentlige kontorer, post og bank og i ulike typer av forretninger. Jo større sammenfall det er mellom disse tidene, dess mer problematisk er det å koordinere gjøremål som involverer flere av dem. Kvinner har mer kompliserte reiser enn menn, både fordi de kombinerer flere gjøremål på samme reise og fordi de kombinerer ulike reisemåter innenfor denne tidsstrukturen (jfr kapittel 7).

Egne tidsressurser vil være koplet både til tidsoppgaver i hjemmet og tilgjengelig transport i form av bil eller kollektivtilbud. Den romlige tilpasningen som kvinner gjør i forhold til dette, er å legge flere av sine aktiviteter til nærmiljøet enn det menn gjør. Kvinner har en sterkere lokal geografisk orientering av sine gjøremål og ærend enn menn, slik det er vist i kapittel 7. Fordeling av familiens transportressurser følger i all hovedsak de tradisjonelle kjønnsrollene. På arbeidsreisen bruker ektemannen bilen i de aller fleste tilfeller der familien bare har én. I familier med førskolebarn er kvinnenens bilbruk på nivå med mannens. Det kan tolkes som at det å bringe og hente barn legitimerer bilbruk for kvinner, mens menn ikke trenger denne legitimeringen. De bruker bil nesten uansett, særlig aldersgruppen mellom 35 og 45 år. Mens avstand til arbeid har betydning for om kvinner bruker bil eller ikke, har dette ingen stor betydning for menn. Det er snarere slik at menn bruker bil på de korte strekningene. Det betyr at kvinner uten bil har mindre handlefrihet på arbeidsmarkedet enn kvinner med. Dette kommer også til uttrykk i analysen av faktorer som har sammenheng med bruk av kollektivtransport til arbeidet. For kvinner har tilbudets kvalitet ikke signifikant betydning, noe det har for menn. Det betyr at kvinner reiser kollektivt fordi de ikke har valgmuligheter, menn fordi de har valgt det. Samspillet mellom den samfunnsmessige organisering av tid og tilgang på transport krever større romlige tilpasninger for kvinner enn for menn.

Den romlige organiseringen av produksjon og reproduksjon indikerer avstander mellom bolig og arbeidsplasser, lokalisering av de ulike funksjonene i forhold til hverandre og det romlige tilbudet av kollektivtransport. Den tidsmessige opplevelsen av hvilke muligheter dette gir, legger begrensninger og skaper muligheter for hvilke aktiviteter og gjøremål som er mulig, *celle 7*. Mine analyser viser at kvinner bruker mer tid på reiser knyttet til reproduksjon enn det menn gjør og at deres reiser er kortere færre (jfr kapittel 7). Yrkesaktiviteten blant kvinner avtar når man kommer lenger ut i regionen, og andelen deltidsarbeidende øker (jfr kapittel 8). Kvinner har dermed en tidsmessig tilpasning til den romlige strukturen som er forskjellig fra menns og som viser at avstander og lokalisering innenfor en byregion er av større betydning for kvinners muligheter for eksempel på arbeidsmarkedet enn det er for menn. Dette kommer særlig klart fram i kapittel 9 der ektefellers arbeidstider og arbeidsreiser blir analysert i sammenheng. Kvinner tilpasser sine arbeidstider til sin familiesituasjon, ved å redusere arbeidstiden og reisetiden når de har barn. Dette gjøres ikke av deres ektefeller.

*Celle 8* viser totaliteten av de daglige reiser, som er et resultat av de tilpasninger kvinner og menn har gjort ut fra den samfunnsmessige organiseringen av tiden og de romlige materielle strukturer. Den viser omfanget av reisene, tidsbruken, formålene og reisemåten innenfor den eksisterende tid-rom strukturen. Her registreres og måles den sosiale praksis. Kvinner har flere reiser knyttet til reproduksjon enn menn, men færre knyttet til produksjon. Deres reiser er jevnt over kortere enn menns, og de går og sykler og reiser kollektivt oftere enn menn, som på sin side bruker bil hyppigere.

Innholdet i cellene 1-8 kan betraktes som en oppsummering av de funnene jeg har presentert i de foregående kapitlene. I de analysene jeg har presentert ligger det også noen antakelser om endring. Tradisjoner utvikles, noen forsvinner og andre omdannes. Det betyr at det utvikles nye regler og normer for atferd og interaksjon. Dette gjelder både i forhold til hvordan ulike grupper bruker, opplever og handler

innenfor tid og rom-strukturene, gamle handlingsmåter utfordres og nye sosiale handlingsmønstre etableres. Disse sosiale prosessene nedfeller seg også i nye romlige former og tidsmessige strukturer. Vekselvirkningen mellom på den ene siden tid og rom-formene og på den andre de sosiale praksiser uttrykkes gjennom celle 9. Kombinasjonen av det opplevde rom og den opplevde tid, som begge innebærer ulike former for tilpasning, legger grunnlaget for nye sosiale praksis-former som igjen vil være med på å skape endringer i den samfunnsmessige organisering av tid og den romlige organiseringen av de materielle strukturer. Kvinners økte yrkesdeltakelse har vært en medvirkende årsak til at åpningstidene i forretninger har blitt mer fleksible (Aarak 1987). Økt velferd og dermed mer penger blant befolkningen har blant annet ført til at flere eier bil. Det betyr mulighet til å reise lengre på kortere tid for den enkelte og en samfunnsmessig mulighet til spredning av byen. Kohortanalysen i kapittel 8 viser at de yngre kvinnegenerasjonene ser ut til etter hvert å overta menns bilbruk. Dette kan igjen føre til nye sosiale praksiser i forhold til dimensjonene tid og rom. Hvilke samfunnsmessige utviklingstrekk kan være interessante i forhold til de daglige reiser for kvinner og menn?

## 10.4 Utviklingstrekk – konsekvenser for kvinners og menns reiser

Dag Østerberg (1986) sier at ser en bakover i fortiden er materiellet spor, ser en framover er det en indikasjon. Indikasjon om materiellets framtidige føringer viser til handlinger som mulige, nødvendige eller tvingende (*ibid*). Den samfunnsmessige tidsorganiseringen kan også betraktes på samme måte. Det interessante spørsmålet er da hvilke valgmuligheter som fins i forhold til tid og rom-strukturene sett i relasjon til kvinners og menns praksisformer, hvilke muligheter fins og hva ser ut til å være nødvendig eller tvingende handlinger i dagens materielle og tidsmessige strukturer? Hvilke ser ut til å kunne redusere forskjellene mellom kvinners og menns reiser, hvilke vil kunne forsterke forskjellene og hvilke er det vanskelig å si noen om?

### 10.4.1 Mot økt bilbruk blant kvinner

Oppdeling i arbeidsplasser og boliger forutsetter i alt hovedsak reiser for å delta i yrkeslivet. Tidsorganiseringen i arbeidstid og fritid viser den samme nødvendigheten. Spredning og økte avstander stiller derfor krav til mobilitet hos bybeboerne. Vegnettet og transportsystemet har gjort bilen til det overlegne transportmidlet når det gjelder valgmuligheter, særlig utenfor rushtiden. Bystrukturen virker diskriminerende på den som ikke har mulighet til å kjøre bil, og bilen blir en nødvendighet for å bruke byens tilbud. Dette viser bilens dualitet. Den skaper grunnlaget for spredning av byens funksjoner og blir en forutsetning for å kunne bo og leve innenfor en slik materiell struktur. Bilen er ikke lenger en frigjørende teknologi; den har mer eller mindre blitt en tvangsfaktor.

Cronberg (1986) beskriver dette som at ideologien (om bilen som frigjørende teknologi) omsettes og fryses fast i en bestemt materiell struktur. Denne fastfrysingen begrenser valgfriheten og handlingsrommet både på dagliglivsnivå og på det politiske beslutningsnivå. Beslutningene styres av de investeringer som allerede er lagt i vegsystemet og av framtidige investeringer som ses på som

nødvendige for å håndtere dagens og morgendagens bilpark. Det hevdes også at fordi bilen er så sterkt innebygget både i infrastruktur og hverdagsvaner, blir det vanskelig å skifte fra dagens planlegging, som i hovedsak er *for* bilismen, til en planlegging *av* bilismen (Gullberg 1989).

I dette tilfellet kan det se ut til at materiellet er en mer eller mindre tvingende intensjon.

Analysene i kapittel 5 viser at bilen fremdeles har en positiv symbolverdi, men at det er sider ved bilbruk og den samfunnsmessige organiseringen av den som kan redusere det positive bildet. For det første dreier det seg om bilens avtakende nytte. Jo flere som har bil, jo mindre glede er det ved å bruke den, den har avtakende betydning som sosialt statussymbol - alle har bil. En kan anta at en ekstra flott og dyr bil fremdeles vil kunne være et slikt symbol - i det minste i enkelte kretser. Det er knyttet betydelige inntektsforskjeller til bruk av bil i forhold til kollektivtransport. Kjønnforskjellene er også svært synlige. At bilen fremdeles i hovedsak er et maskulint prosjekt, er utvilsomt.

Samtidig skaper den samfunnsmessige romlige organiseringen en økende avhengighet. Samfunnslivet er lagt opp til bilhold og bilbruk for å kunne utnytte tiden og rommet. Avhengighet og bundethet gir ingen positive assosiasjoner. Når "alle" må ha bil, betyr det en sterk binding av husholdningenes forbruksressurser.

Kvinnens reisemåter er miljømessig mer gunstig for bysamfunnet enn om de skulle brukt bil i like stor utstrekning som menn. Spørsmålet er om dette er en situasjon som kvinner ønsker. Dersom de får bedre tilgang til bil enn det de har i dag, vil det antakelig være sannsynlig at deres transportmiddelvalg går i retning av menns. Om kvinnens bilbruk vil bli som menns, er det vanskelig å gi et klart svar på. Som jeg har vist, går utviklingen i retning av høyere bilbruk blant kvinner. Fremdeles er det et stykke igjen før de når igjen mennene, 40 mot 60 prosent på arbeidsreisene, og det er også slik at i familier med to biler, bruker menn oftere bil på arbeidsreisen enn kvinner gjør. Hvis kvinnene i regionen når opp til menns nivå, betyr dette ca 35.000 flere kvinner som selv kjører bil til arbeidet i Oslo og Akershus. Konsentrasjonen om bilen i de vestlige samfunn har klare politiske implikasjoner knyttet til tid og rom og til fordeling av mobiliteten i samfunnet. Et bilsentrert transportsystem har fordelingsmessige konsekvenser.

Kvinner har i dag både dårligere tilgang til bil enn menn og færre frynsegoder knyttet opp mot bilhold og bilbruk i yrkeslivet. En videre utvikling av bysamfunn og transportsystem basert i hovedsak på bilbruk får dermed ulike virkninger for kvinner og menn. Fortsatt spredning av byens funksjoner skaper enda større behov for å reise, og med samtidighet i åpningstider og arbeidstider skaper dette større tidspress for den som må samordne de institusjonelle tidsskjemaene. Slik som situasjonen er i dag, vil det være minst gunstig for kvinner.

Dersom utviklingen går mot et mer bostedsuavhengig aktivitetsmønster, i retning av det de mest mobile mennene i mine analyser har, vil de lokale områdene få mindre sosial betydning. Resultatet av en slik utvikling kan være en form for stedsløshet der man reiser ut av det området man bor for å delta i samfunnsmessige aktiviteter. Det vil også bety et større skille i muligheter for aktiviteter mellom de som har god tilgang til transport og de som ikke har det. Ut fra dagens situasjon vil dette være en større ulempe for kvinner enn for menn.

### 10.4.2 Tilbake til byen uten bil

Som jeg viste i kapittel 3, var det kvinnene som var minst fornøyd med drabantby-situasjonen. De satte mer pris på å bo sentralt. Analysene viser også at kvinner har en sterkere lokal geografisk orientering enn menn og er dermed mer avhengig av det tilbudet som fins i nærheten av hvor de bor.

Den spredte byutviklingen som er beskrevet i kapittel 6 satte sitt preg også på hele 80-tallet. I løpet av begynnelsen på 90-tallet ser det imidlertid ut til at den befolkningsmessige byutviklingen har endret retning. I mange store og mellomstore byer har befolkningsøkningen i ytterområdene og omlandet enten avtatt eller stabilisert seg. Det mest markerte er en kraftig økning i de gamle kjerneområdene. De fleste byene har hatt netto vekst i folketall i disse områdene. Trenden ser ut til å være snudd fra en suburbanisering til en begynnende reurbanisering (Engebretsen 1996). Dette kan tyde på at det skjer en endring i preferanser når det gjelder kvaliteter ved bolig, bomiljø og bosted. Valg av bosted vil bli å være en avveining mellom tilgjengelighet til velferdsmessige arenaer, de transportressursene man vil trenge for å nå dem og områdets kvaliteter og egenskaper.

Flyttebevegelsene tyder på en økt interesse for å bo mer sentralt i byområdene, for mer urbane levemåter og livsstiler. Dette er en del av en internasjonal trend (Zukin 1987, Munt 1986, Caulfield 1992, Kasarda m fl 1997, Moss 1997). Aspekter ved levemåten for noen av disse gruppene kan illustreres med et sitat:

*“To some extent, also, gentrifiers’ locational preferences reflect their withdrawal from a transportation and distribution infrastructure that they perceive as being archaic. Many of them prefer walking or bicycling to work instead of making a long journey to the city by car or by train. Similarly, they abandon suburban shopping centers for the smaller scale of shops and the range of goods and services available in the city.”* (Zukin 1987:144).

En undersøkelse fra London konkluderer med at denne typen flyttere (*“gentrifiers”*<sup>2</sup>) ofte består av folk med administrative eller tekniske yrker i de øvre sosiale lag (Munt 1987). De er unge, profesjonelle med universitetsutdanning. Denne undersøkelsen fant også at spesielle områder ble valgt ut fra primært to hensyn, områdets arkitektur (viktoriansk eller edvardiansk stil - *“Frognerbebyggelse”*) og dermed leilighetstype, og ut fra det eksterne miljø i form av stille gater og grøntområder i nærheten. Det er med andre ord både økonomiske og kulturelle faktorer som virker inn.

En kanadisk undersøkelse blant beboere som hadde flyttet inn til sentrale byområder viste at det er hverdagslivets kultur i form av mangfoldigheten i befolkningen, opplevelsen av naboskap, den nære kontakten med bylivet og det rike tilbudet på kommersielle og kulturelle aktiviteter de satte pris på (Caulfield 1992). Familier med barn opplevde at det var tidsbesparende å bo sentralt på grunn av korte avstander og at eldre barn kunne komme seg rundt selv, foreldre slapp å kjøre dem. Særlig aktuelt er dette for kvinner, som ofte har familiens sjåførjobb.

Som sitatet fra Zukins artikkel viser, blir fraværet av lange reiser og uavhengigheten av bil verdsatt høyt. Kunnskap om interesse for sentrale boliger med begrenset adgang til egen bil fins bli fra Nederland og Tyskland. I den nederlandske transportstrukturplanen fra 1990 ble lokale myndigheter oppmuntret til å starte forsøk med bilfrie boligområder. Westerpark-distriktet i Amsterdam er det

første området hvor et slikt prosjekt er iverksatt (Apel og Pharoah 1995). Der bygges det 600 boliger i et byfornyelsesstrøk, og interessen for å bo i et sentralt, bilfritt område er stor. Beboerne kan ikke eie egne biler, men får tilgang til en bilpool, hvor de kan leie bil etter behov. Kollektivtilbudet er i utgangspunktet godt. Et tilsvarende prosjekt er under utvikling i Bremen (Glotz-Richter 1995). Interessen her er tilsvarende stor.

Alternativet til selv å eie bil er for eksempel kollektive eie- eller leieformer. I flere europeiske land har det de senere år vokst fram forskjellige bildelingslag. Ordningen er mest utbredt i Tyskland, men det fins også flere eksempler i Sveits, Østerrike, Nederland, Storbritannia og Sverige. I Tyskland fins det rundt 30 bildelingslag. Sveits hadde i 1993 det største bildelingslaget (*ShareCom*, Zürich), med ca 1300 medlemmer som deler på ca 80 biler (Gjervik 1994). I Sverige har *Vivalla Bil* i Örebro eksistert siden 1983. Der har et trettitalt familier delt på fem biler (Transportforskningsberedningen 1984). Erfaringer fra disse prosjektene er at husholdninger som er med på deleordninger gjennomsnittlig kjører 1000–4000 km årlig (Hille 1993). Dette er langt mindre enn normal kjørelengde for en norsk personbil, som utgjør ca 13 700 km pr år (Rideng 1994).

I Norge er det foreløpig gjennomført få forsøk med bildeling. Interessen for kollektive eieformer av bil er imidlertid manifestert gjennom nyetablerte organisasjoner i Oslo (Berge 1997). En undersøkelse gjennomført av Markeds- og mediainstituttet (MMI) viser at vel 20 prosent av husholdninger med bil kunne tenke seg å bli med på deleordninger (Hille 1993).

Av hensyn til handlingsmulighetene er mer kompakte bystrukturer positivt ut fra kvinners perspektiv, slik som arbeidsfordelingen mellom kvinner og menn er i dag både i forhold til produksjon og reproduksjon. Behovet for å reise langt vil avta, og sannsynligheten for en sterkere grad av samlokalisering av ulike funksjoner vil øke. På samme vis vil kollektive eieformer være til størst fordel for dem som ikke eier eller disponerer bil, altså for kvinner mer enn menn. Både bedre utnytting av sentrale byområder og kollektive eieformer av bil har positive trafikkmessige miljøkonsekvenser, ved at behovet for bil avtar og reduserer dermed miljøulempen som støy, forurensning osv.

#### **10.4.3 Informasjons- og kommunikasjonsteknologi relatert til kvinners og menns reiser**

Informasjons- og kommunikasjonsteknologien øker tid-rom kompresjonen (jfr Harvey 1989 i kapittel 1). Om ikke denne teknologien opphever tid og rom, reduseres betydningen av de romlige og tidsmessige strukturene for en del gjøremål.

I løpet av få år har informasjons- og kommunikasjonsteknologi fått innpass i svært mange norske hjem. I dag regner en med at ca 40 prosent har tilgang til PC i hjemmet og at ca 10 prosent har en nettilkopling (Vaage 1997). Denne teknologien har flere bruksområder og skaper mulighet for en større tidsmessig og romlig uavhengighet for gjennomføring av dagliglivets oppgaver, knyttet til både lønnsarbeid og husholdsrelatert arbeid og gjøremål.

Innenfor transportfeltet og i tilknytning til diskusjon om reduksjon av miljø-problemene generert av trafikken, er det til dels store forhåpninger om at en del reiser kan overflødiggjøres ved hjelp av de nye stasjonære mediene (Batten 1989, Capello m fl 1993, Engström m fl 1996). Med utgangspunkt i et moderniserings-paradigme antar man at ny og moderne teknologi kan overta helt eller delvis for den gamle, dvs at telekommunikasjon og informasjonsteknologi kan substituere fysiske reiser. Den andre måten å se de to typene av teknologier i sammenheng på er at de samvirker i en form for komplementaritet. De kan være et supplement til hverandre, og telekommunikasjon og informasjonsteknologi kan medvirke til forandring av transportmønsteret.

Undersøkelser om samspillet mellom de to teknologiformene viser at det forekommer både substitusjon og komplementaritet. Bruk av informasjonsteknologi kan føre til både flere og færre reiser. Og man kan også tenke seg en vridning i hva slags type reiser som vil dominere.

En oppsummering av erfaringer fra distansearbeid, telekonferanser og informasjonssystemer illustrerer dette poenget (Rapp m fl 1996). Distansearbeid betyr at man arbeider fra hjemmet eller en lokalt plassert arbeidsplass ved hjelp av informasjons- og/eller kommunikasjonsteknologi. Arbeidsreisen faller da bort eller reduseres betydelig. Arbeidsreisen er, som jeg har vist, ofte kombinert med andre typer reiser og disse reisene faller ikke nødvendigvis bort. De må gjøres likevel.

Menneskers aktivitetsønsker og mer fritid kan gi økt reising til andre aktiviteter dersom arbeidsreisen faller bort for hele eller deler av uka. En undersøkelse av forholdet mellom distansearbeid og innkjøpsaktivitet viste at de som hadde hjemmet som arbeidsplass brukte mer tid på innkjøpsreiser enn andre yrkesaktive (Gould og Golob 1997). Dersom man arbeider både hjemme og på jobben, vil man kunne akseptere lengre arbeidsreiser dersom det skjer bare et par ganger i uka. En konsekvens har vært at arbeidstakere har flyttet lengre fra jobben, til attraktive områder utenfor byen (Rapp m fl 1996). De arbeidsreisene som gjøres blir lengre. Selv om de blir færre, vil samlede reiselengder og energiforbruk bli den samme. Også andre typer reiser kan på den måten bli lengre.

God tilgang på begge typer av teknologi både for stasjonær og mobil kommunikasjon gir de største valgmulighetene både for substitusjon og til komplementaritet og supplement. Det skaper mulighet for en organisering av de daglige aktiviteter på en måte som skaper større fleksibilitet i forhold til hvor og når informasjonsinnhenting og kommunikasjon kan foregå. Dimensjonene tid og rom får en ny betydning i hverdagslivets organisering. Spørsmålet er i hvilken utstrekning den nye teknologien vil være tilgjengelig for kvinner i like stor grad som for menn.

Når det gjelder kommunikasjons- og informasjonsteknologien er den i dag et vanlig redskap på de aller fleste arbeidsplasser. Både for kvinner og menn er det et daglig arbeidsredskap, men menn bruker oftere hjemme-PC til lønnsarbeid enn kvinner (Vaage 1997). Innenfor yrker som bruker kommunikasjons- og informasjonsteknologi dominerer mennene i kunnskapsyrkene, mens en større andel av kvinnene befinner seg i yrker hvor det kreves lavere teknologisk kompetanse (Nybakk 1991).

Innenfor samme type yrke (blant sosialarbeidere) føler kvinner større fremmedhet i forhold til informasjonsteknologien enn menn (Lie 1993). Det hevdes at kvinner

opplever kulturen som har vokst opp omkring denne teknologien som fremmed (Turkle 1988). I sin mest ekstreme form framtrer den som en maskulin verden, der 'hacker'-kultur og mestring av maskinens utallige finesser dominerer. Mann og maskin inngår i et intimt fellesskap, og maskinen er et mestringsmedium.

Dette er på sett og vis analogt til bilen, som også kan betraktes som et medium for mestring. Trimming, vedlikehold og reparasjon av biler forutsetter ferdigheter. Begge deler kan også betraktes som en form for statussymbol. Maskinen eller bilen spiller eieren ved å reflektere kvalitet. En avansert PC med det siste i tilleggsutstyr eller en flott bil gir dermed eieren et kvalitetsstempel. Mestring og status innenfor disse områdene har antakelig større betydning for menn enn for kvinner.

Informasjons- og kommunikasjonsutstyr plassert i hjemmet kan skape stor fleksibilitet når det gjelder organisering av aktiviteter, men det kan også skape nye typer bindinger. Hjemmedatamaskinen kan være en del av det offentlige rom i den private sfære (forutsatt at den er koplet opp mot nettet), mens bilen kan betraktes som et privat rom i den offentlige sfære. Begge er medier for kommunikasjon. Spørsmålet er om det er et samspill i bruken av de to teknologiene i forhold til aktiviteter, og om dette påvirker kvinners og menns organisering av dagliglivet på forskjellig måte.

Boligen og hjemmet – det reproduktive sosiale rom – assosieres sterkere med kvinner enn med menn (Massey 1994a, Gullestad 1989). Fremdeles er det slik at kvinner gjør mesteparten av husarbeid (Haraldsen og Kitterød 1992), og de har, som jeg har vist, også hovedansvaret for innkjøp av dagligvarer og henting og bringing av barn. Flere av kvinners reiser er knyttet til reproduktive gjøremål enn menns, mens flere av menns reiser er knyttet til produksjon. Mange av kvinners aktiviteter er derfor romlig mer knyttet til hjemmet/boligen enn det menns er.

Informasjons- og kommunikasjonsteknologi i hjemmet kan også bety at de tradisjonelle kjønnsdelte arbeidsoppgavene forsterkes eller endres. Dersom kvinner distansearbeider med hjemmet som arbeidssted, kan det lett bli slik at de i større grad ivaretar husholdets fellesoppgaver fordi de er til stede enn det menn i en tilsvarende situasjon vil gjøre. På den andre siden kan en tenke seg at menn som har distansearbeid får større innpass i det reproduktive rom, og dermed vil ivareta fellesoppgavene mer enn det som skjer i dag. Hvilken samlet betydning utviklingen innenfor informasjons- og kommunikasjonsteknologien vil få for kvinners og menns daglige reiser er derfor vanskelig å si noe om.

## 10.5 Videre forskning

Utgangspunktet for denne avhandlingen var observasjon av arbeidsreisene i rushtidstrafikken og de forskjellene mellom kvinner og menn som etter hvert ble tydeliggjort. For å forstå og få en bedre oversikt over kvinners og menns daglige reiser, har jeg tatt utgangspunkt i hverdagslivets kontekst og sett nærmere på de romlige og tidsmessige strukturene det består av og undersøkt hvilke konsekvenser de har. Resultatene viser at det fremdeles er forskjeller på kvinners og menns hverdagsliv slik det reflekteres gjennom de daglige reisene, hvordan de er sammenfatt og reisemåte. Når det gjelder oppfatninger om transportmidlene og holdninger til tidsaspekter ved reiseaktivitetene er det kjønnsforskjeller, men det er også



likheter, som innevarsler endringer. Mine resultater viser for eksempel at forskjellene i tilgang til bil hos de yngre generasjoner av kvinner og menn er svært små.

Det er flere områder knyttet til hverdagslivets reiser som trenger en kunnskapsutvidelse. Min fokusering på kjønn har vist at, tradisjoner, arbeidsdeling og strukturelle betingelser har innflytelse på hvordan reisemønstre etableres for kvinner og menn. Jeg har lagt vekt på å studere likheter og forskjeller *mellom* kvinner og menn, men noen av analysene viser at bildet har flere detaljer enn bare kjønnsforskjeller. Det er forskjeller både i ressurstilgang, holdninger og i valgmuligheter mellom kvinnegrupper (og manngrupper), og dette er viktig å se nærmere på for å studere for eksempel sosial endring. Yngre generasjoner vil for eksempel både ha andre holdninger og et bedre ressursgrunnlag enn eldre.

Fremdeles mangler man kunnskap om hvor avhengig de enkelte befolkningsgrupper er av bilen. Analysene som er gjort i denne avhandlingen tyder på at en del av den daglige bilbruken kan erstattes med andre transportmåter, dels fordi reisene er svært korte, dels ved at det kan brukes andre transportmåter eller ved at reisene kan erstattes med annen type kommunikasjon. En viktig del av denne problemstillingen er å gå nærmere inn på hvilken betydning oppfatninger og holdninger til transportmidlene har for bruken av dem.

Analysene av hvilken betydning de daglige reiser har og hvordan kvinner og menn opplever dem, gir et inntak til å forstå forskjellige aspekter ved reisen og av reisen som en egenaktivitet. Fordi dette er et tema som har fått liten oppmerksomhet, er analysene i denne avhandlingen en beskjeden start for å øke en slik forståelse. I diskusjonen om muligheten for å redusere folks reiseaktivitet for å bedre miljøsituasjonen, er det for eksempel viktig å få mer detaljert kunnskap om de daglige reisenes betydning for ulike befolkningsgrupper. Hvis det er slik at det å reise, også i dagliglivet, tillegges en egenverdi, kan resultatet av en reduksjon av noen typer reiser, for eksempel arbeidsreisen, resultere i økning av andre typer reiser.

Den romlige dimensjonen ved de daglige reisene er svært viktig når det gjelder forståelsen av hvordan byrommet brukes og ulike gruppers mulighet innenfor en gitt struktur. Analysene som jeg har presentert, viser *resultater av beslutninger* som er gjort på husholds- og individnivå og forteller derfor ikke om den prosessen som har gått forut. Det betyr at det mangler kunnskap om de motiver og begrunnelser som gjøres når individer og hushold velger bosted og arbeidsplasser sett i sammenheng, og hva som motiverer valg av steder for å legge ulike aktiviteter som de enkelte deltar i. Mangel på denne kunnskapen betyr at man vet svært lite om hvilke faktorer som har betydning for disse valgene, i hvilken grad materielle og strukturelle betingelser påvirker dem og hvilken betydning de daglige reisene tillegges. For å få kunnskap om disse prosessene, kan det være nyttig å bruke kvalitative data, som gir mulighet til å gå mer i dybden enn det *survey*-data vanligvis gjør.

## Fotnoter

---

<sup>1</sup> Byplaner og byens bebygde resultat er ikke alltid sammenfallende. Økonomiske interesser vil i mange tilfeller kunne "diktere" lokalisering av ulike typer bedrifter, og grassrotaksjoner kan forhindre utbyggings- eller saneringsprosjekter. I neste omgang kan dette innarbeides som nye premisser i planleggingsprosessen. Jeg tar ikke opp dette her, hvor hovedanliggendet er forholdet mellom elementer ved tids- og romdimensjonen.

<sup>2</sup> Se fotnote 5, kapittel 6.

# Referanser

- Adam, B. 1990  
*Time and social theory*. Cambridge, Polity Press
- Ajzen, I og Fishbein. 1980  
*Understanding attitudes and predicting social behaviour*. Englewood Cliffs: Prentice Hall.
- Ajzen, I. 1988  
*Attitudes, personality and behaviour*. Ballmore, Buckingham, Open University Press.
- Algers, S og Widlert, S. 1992a  
*Hushållsbaserade trafikmodeller för konsekvensanalyser i flera dimensioner i metodik, upplegning och resultatsammanfattning*. Stockholm, Byggeforskningsrådet. R36
- Algers, S og Widlert, S. 1992b  
*Hushållsbaserade trafikmodeller för konsekvensanalyser i flera dimensioner: arbets-, skol-, och tjänsteresor*. Stockholm, Byggeforskningsrådet
- Andrews, H F. 1978  
Journey to work considerations in the labour force participation of married women. *Regional Studies, Vol 12, pp 11-20*
- Apel, D, Pharoah, T. 1995  
*Transport concepts in European cities. Avebury Studies in Green Research*. Aldershot, Brookfield USA, Hong Kong, Singapore, Sydney
- Asplund, J. 1983  
*Tid, rum, individ och kollektiv*. Stockholm, Liber
- Atkins, S T. 1990  
Personal security as a transport issue. A state-of-the-art review. *Transport Review vol 10, no 2, 111- 125*
- Aubert, V. 1979  
Sosiologi. I: *Sosialt samspill*. Oslo, Bergen, Tromsø, Universitetsforlaget
- Barneombudet. 1992  
*Fakta om barn og unge*. Oslo
- Batten, D. 1989  
The future of transport and interface communication: Debating the scope for substitution growth. In Batten, D and Roland, T (eds), *Transportation for the future*. Berlin, Springer-Verlag

- Becker, G S. 1981  
*A treatise on the family*. Cambridge, Mass. and London, Howard University Press
- Bennulf, M. 1994  
*Miljøopinionen i Sverige*. Lund, Universitetsförlaget Dialogos AS
- Berge, G. 1997  
*Bilkollektivet. En tabellrapport*. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI-arbeidsdokument TP/1134/97
- Berge, G. 1996  
*Livsstil og transportmiddelvalg*. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 328/1996
- Berge, G. og Nondal, T. 1994  
*Livsstil som barriere. Holdninger til bil og kollektivtransport blant bilbrukere i Oslo og Akershus*. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 267/1994
- Berman, M. 1990  
*All that is solid melts into air. The experience of modernity*. London, New York, Verso
- Bernard, J. 1976  
*The future of marriage*. Hammondsworth, Middelsex, England, Penguin Books Ltd
- Berndt, H, Lorenzer, A og Horn, K. 1971  
*Architektur als Ideologie*. Frankfurt am Main, Suhrkamp Verlag
- Bjørnskau, T. 1993  
*Spillteori, trafikk og ulykker. En teori om interaksjon i trafikken*. Avhandling innlevert til dr polit-graden. Universitetet i Oslo, Insitutt for statsvitenskap
- Bjørø, K. 1981  
*Barn ingen hindring. En studie av kvinners sysselsetting i Norge i 1970-åra*. Oslo. INAS Rapport 81:2
- Bolkesjø, T og Solheim, T. 1984  
*Reisevaneundersøkelse i Norge 1984-85. Sluttrapport fra planleggingen av undersøkelsen*. Oslo, Transportøkonomisk insitutt. Notat 1984
- Bourdieu, P. 1986  
*Distinction. A social critique of the judgement of taste*. London and New York, Routledge & Kegan Paul Ltd
- Boye, E. 1990  
*Kristiania – inn i den nye tid*. Oslo, Gyldendal Norsk Forlag
- Brandt, E og Houg, T. 1978  
*Arbeidsreiser i norske hushold 1976*. Oslo, Institutt for samfunnsforskning

- Bratterud, Å. 1990  
*Kjønnsforskjeller i politiske verdier. En analyse av menns og kvinners plassering i den ideologiske høyre/venstrekonflikten.* Trondheim. Hovedoppgave, Institutt for sosiologi og samfunnskunnskap, Universitetet i Trondheim
- Brownell, B. 1972  
 A symbol of modernity: Attitudes toward the automobile in southern cities in the 1920s. *American Quarterly*, no 24, pp 20-44
- Bruzelius, N. 1978  
*The value of travel time. Theory and measurement.* Stockholms universitet, Nationalekonomiska institutionen. Skrift no 3/78
- Brög, W. 1991  
*Marketing and service quality in public transport. Behaviour begins in the mind.* Paris, European Conference og Ministers of Transport. Round Table 91
- Bundgaard, F. 1985  
 Rummet og analysen af de sociale processer. I: Tonboe (red): *Farvel til byen?* Dansk bidrag til den byteoretiske udvikling. Aalborgs universitetsforlag. Serie om offentlig planlægning nr 18
- Bysveen, T, Foss, O og Knutsen, S. 1981  
*Flyttekjeder i Oslo-området. Boligbyggingens ringvirkninger i boligmarkedet.* Oslo, Norsk institutt for by- og regionforskning. NIBR-rapport 5/81
- Capello, R og Gillespie, A. 1993  
 Transport, communications and spatial organisation: Conceptual framework and future trends. I: Nijkamp, P (ed), *Europe on the move.* Aldershot mv, Avebury
- Caplovitz, D. 1963  
*The poor pay more.* New York, Free Press
- Castells, M. 1977  
*The urban question. A marxist approach.* London, Edward Arnold
- Castells, M. 1978  
*City, class and power.* London, The McMillian Press ltd
- Castells, M. 1983  
*The city and the grassroots. A cross-cultural theory of urban social movements.* Berkeley and Los Angeles, University of California Press
- Caulfield, J 1992  
 Gentrification and familism in Toronto: A critic of conventional wisdom. *City and Society* 1992, 6, 1, June, 76-89
- Central Bureau voor de Statistiek. 1978  
*Mobility of Dutch population.* Voorburg, Central Bureau voor de Statistiek
- Cockburn, C. 1985  
*Machinery of dominance.* London, Pluto

- Cooley, C H. 1969  
*The theory of transportation. I: Sociological theory and social research.* New York, Augustus M Kelley Publishers
- Cronberg, T. 1986  
*Teorier om teknologi og hverdagsliv.* København, Insitutt for Organisasjon og Arbejdssosiologi. Nyt fra samfundsvidenskabene.
- Davies, K. 1990  
*Women, time and the weaving of the strands of everyday life.* Brookfield USA, Hong Kong, Singapore, Sidney, Avebury, Aldershot
- Davies, K. 1987  
*Manlig tid och kvinnors verklighet.* Kvinnovetenskaplig tidsskrift no 4
- Douglas, M og Isherwood, B. 1980  
*The world of goods. Toward an anthropology of consumption.* Harmondsworth, Penguin Books
- Ellingsæter, A L. 1995  
*Gender, work and social change. Beyond dualistic thinking.* Oslo, Institute for Social Research. Report 95:14
- Ellingsæter, A L. 1991  
Hvorfor jobber pappa overtid? Om årsaker til og konsekvenser av fedres lange arbeidstid. I: Runa Haukaa (red): *Nye kvinner, nye menn.* Oslo, Ad Notam
- Ellingsæter, A L. 1988  
*Mertid. Om arbeid utover ordinær arbeidstid.* Oslo - Kongsvinger, Statistisk sentralbyrå
- Ellingsæter, A L. 1987  
*Ulikhet i arbeidstidsmønstre.* Vedlegg til arbeidstidsutvalgets utredning. Oslo, Universitetsforlaget. NOU 1987:9B.
- Engbretsen, Ø. 1996  
*Den romlige utviklingen i byer og tettsteder.* Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI. Arbeidsdokument TRU/0614/96
- Engels, F. 1972  
*The condition of the working class in England.* London, Panther Books Ltd
- Engels, F. 1970  
*The housing question.* Moscow, Progress Publishers
- Engelstad, H, Hjorthol, R, Skogseid, I M. 1977  
*Byfornyelse. Hvem bestemmer over byen?* Oslo, Pax forlag A.S
- Engström, M. G. og Johanson, R. 1996  
*IT-utviklingens effekter på framtida res- och transportstrukturer.* Stockholm, Naturvårdverket Förlag
- Ericksen, J. 1977  
An analysis of the journey to work for women. *Social problems, vol 24, pp 428-435*

- Erlandsen, H. 1995  
*Småbarnsforeldres reiser i hverdagen. En studie av småbarnsforeldres transportmiddelbruk på arbeidsreisen i Oslo og Akershus.* Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 298/1995
- Faganini, J. 1987  
*Daily commuting time. The stakes for working mothers in France.* Washington DC, National Research Council. Transportation Research Record 1135
- Fazio, R H. 1986  
 How do attitudes guide behaviour? I: Sorrentino, R M and Higgins E T (eds), *Handbook of motivation and cognition: Foundation of social behavior*, 204-243. New York, Guildford Press.
- Festinger, L. 1957  
*A theory of cognitive dissonance.* Evanston, Ill, Row Peterson
- Flade, A. 1990  
 Einstellungen zum Öffentlichen Verkehr und zur Verkehrsmittelnutzung von Frauen und Männern. *Zeitschrift für experimentelle und angewandte Psychologie, Band XXXVII, Heft 2, s 218-229*
- Flink, J. 1975  
*The car culture.* Cambridge, Massachusetts, MIT Press
- Foddy, W. 1993  
*Constructing questions for interviews and questionnaires – theory and practice in social research.* Cambridge, Cambridge University Press
- Forskargruppen för det nya vardagslivet 1984  
*Det nya vardagslivet.* Nordiska Ministerrådet, Kommittén för jämställdhetsfrågor. NORD-serien
- Foss, O. 1980  
*Holdninger og atferd på arbeidsmarkedet.* Oslo, Statistisk sentralbyrå. Samfunnsøkonomiske studier 44
- Frank, R H, Gilovich, T og Regan, D T. 1993  
 Does studying economics inhibit cooperation? *Journal of Economic Perspectives, vol 7, number 7, pp 159–171*
- Freund, P og Martin, G. 1993  
*The ecology of the automobile.* Montreal, New York, London, Black Rose Books
- Fridstrøm, L. 1995  
 For mye asfalt? – Skyt ikke på økonomene! Oslo. *Samferdsel nr 1/95 februar*
- Gans, H J. 1967  
*Levittowners, ways of life and politics in a new suburban community.* London, New York, Pantheon, Allen Lane
- Gartman, D. 1991  
 Culture as class symbolization or mass reification. A critique of Bourdieu's distinction. *American Journal of Sociology. Vol 97, no 2, pp 421-447*

- Garvill, J, Laitila, T, Brydsten, M. 1994  
*Livsvärden och val av transportmedel.* Umeå Universitet, Transportforsknings-  
 enheten
- Gera, S and Kuhn, P. 1978  
*Occupation, locational patterns and the journey-to-work.* Ottawa, Economic  
 Council of Canada. Discussion paper nr 121
- Giddens, A. 1993  
*Modernity and self-identity. Self and society in the late modern age.* Cambridge,  
 Polity Press.
- Giddens, A. 1984  
*The constitution of society. Outline of the theory of structuration.* Glasgow,  
 Polity Press
- Giddens, A. 1981  
*A contemporary critique of historical materialism.* London, Macmillian
- Giddens, A. 1979  
*Central problems in social theory. Action, structure and contradiction in social  
 analysis.* London, The Macmillian Press Ltd
- Gjervik, H. 1994  
*Bildeling – økonomi og økologi.* Bergen, Norges Handelshøyskole.
- Gjesdal Christensen, A L. 1972  
*Vålerenga. Treby i murbyen.* Oslo, Institutt for folkelivsgranskning.  
 Magisteravhandling ved Universitetet i Oslo.
- Glenn, N D. 1977  
*Cohort analysis.* Beverly Hills, London, Sage University Papers
- Glantz-Richter, M 1995  
 Living without a car. *World Transport Policy & Practice, vol 1 no 1*
- Goffman, E. 1972  
*Relations in public. Microstudies of the public order.* Harmondsworth,  
 Middelsex, England, Penguin Books
- Golob J M og Golob, T F. 1983  
 Classification of approaches to travel-behaviour analysis. I: Transportation  
 Research Board, National Research Council: *Travel analysis methods of the  
 1980s.* Washington D.C. Special Report 201
- Golob, T F. 1986  
 A nonlinear canonical correlation analysis of weekly trip chaining behavior.  
*Transportation Research-A 20A:385-399*
- Goodwin, P B. 1985  
*One person operation of buses in London.* Oxford University, Transport  
 Studies Unit. Report no 287
- Gordon, H og Molin, P (red). 1972  
*Man bara anpassar sig helt enkelt. En forskningsrapport om människor i  
 Skärholmen.* Stockholm, Bokförlaget Pan/Norstedts



- Gottdiener, M. 1988  
*The social production of urban space*. Austin, University of Texas Press
- Gottdiener, M. 1977  
*Planned sprawl. Private and public interests in suburbia*. Beverly Hills, California, Sage
- Gould, J og Golob, T F. 1997  
Shopping without travel or travel without shopping? An investigation of electronic home shopping. *Transport reviews*, vol 17, no 4, Oct-Dec, pp 355-376
- Graham, J D. 1989  
*Auto safety. Assessing America's performance*. Dover, Mass., Auburn House.
- Greed, C H. 1994  
*Women and planning. Creating gendered realities*. London and New York, Routledge
- Grønmo, S and Lingsom, S. 1982  
*Sexual differences in household work. Patterns of time use change in Norway*. Paper at the Xth World Congress of Sociology, Mexico City
- Grønmo, S. 1996  
Forholdet mellom kvantitative og kvalitative tilnæringer i samfunnsforskningen. I: Holter, H og Kalleberg, R. (red): *Kvalitative metoder i samfunnsforskning*. Universitetsforlagets metodebibliotek. Oslo. Universitetsforlaget
- Grønmo, S. 1980  
Begreper om tid. *Sosiologisk årbok 1989, 2. halvbind*. Universitetet i Oslo, Instituttet for sosiologi
- Guiliano, G. 1979  
Public transportation and the travel needs of women. *Traffic Quarterly Vol 33 No 4*, pp 607-616
- Gullberg, A. 1989  
*Bilen som första stadsmakt*. Stockholm, Nordiska instituttet för samhällsplanering. Meddelande 1989:3
- Gullestad, M. 1989  
*Kultur og hverdagsliv. På sporet av det moderne Norge*. Universitetsforlaget: Oslo
- Gundersen H og Houg T. 1982  
*Transport og velferd. Diverse rapporter*. Oslo, Institutt for samfunnsforskning/Transportøkonomisk insitutt
- Gärling, T og Garvill, J. 1993  
Psychological explanations at participation in everyday activities. I: Gärling, T og Golledge, B. (red) *Behaviour and environment. Psychological and geographical approaches*. Amsterdam, Elsevier/North-Holland.
- Hagen, K, Djuve, A B og Vogt, P. 1994  
*Oslo, den delte byen?* Oslo, Forskningsstiftelsen FAFO. FAFO-rapport 161

- Hagman, O. 1995  
*Bilen och naturen i svensk bilreklam. En studie av bilsamhällets mytologi.*  
 Göteborgs Universitet, Socialantropologiska institutionen.  
 Socialantropologiska skrifter.
- Hansen, T og Sæterdal, A. 1970  
*Ammerud.* Oslo, Pax forlag A/S
- Hanson, S, og Pratt G. 1995  
*Gender, work, and space.* London and New York, Routledge
- Hanson, S og Pratt, G. 1988  
 Spatial dimensions of the gender division of labor in a local labor market.  
*Urban Geography* 9, 2, pp 180-202
- Hanson, S og Johnston, I. 1985  
 Gender differences in work-trip length. Explanations and implications. *Urban Geography* 6, 3, pp 193-219
- Hanssen, J U. 1993  
*Transportmessige virkninger av næringsmessig lokalisering.* Oslo,  
 Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 215/93
- Hanssen, R (red) og Oslo Bys Vel. 1987  
*Oslo byleksikon. Tredje utgave.* Oslo, Kunnskapsforlaget, Aschehoug & Co  
 A/S og A/S Gyldendal Norsk Forlag
- Haraldsen, G og Kitterød, H. 1992  
*Døgnet rundt. Tidsbruk og tidsorganisering 1970–90. Tidsnyttingsundersøkel-  
 else.* Oslo – Kongsvinger, Statistisk sentralbyrå. Sosiale og økonomiske  
 studier 76
- Harvey, D. 1989  
*The condition of postmodernity. An enquiry into the origins of cultural change.*  
 Oxford UK, Cambridge, Mass, USA, Basil Blackwell
- Harvey, D. 1985  
*Consciousness and the urban experience. Studies in the history and theory of  
 capitalist urbanization.* Oxford, Basil Blackwell
- Harvey D. 1975  
*Social justice and the city.* London, Edward Arnold
- Hecht, A. 1974  
 The journey-to-work distance in relation to the socio-economic characteristics  
 of workers. *Canadian Geographer* XVIII, 4, pp 376-379
- Heller, A. 1984  
*Everyday Life.* London, Routledge & Kegan Paul
- Hernes, H. 1987  
*Arbeidspolitikk og livsløpspolitikk.* Vedlegg til arbeidstidsutvalgets utredning.  
 Oslo–Bergen–Stavanger–Tromsø, Universitetsforlaget. NOU 1987:9B

- Hilgard, E R og Atkinson, R C. 1967  
*Introduction to psychology. 4th edition.* New York, Chicago, San Francisco, Atlanta, Harcourt, Brace & World Inc
- Hille, J. 1993  
*Felleseie av personbil. Om internasjonale erfaringer og muligheter i Norge.* Oslo, Framtiden i våre hender. Rapport 9/93.
- Hjorthol, R. 1990a  
*Kvinnens arbeidsreiser – et viktig premiss for offentlig planlegging.* Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 72/1990
- Hjorthol, R. 1990b  
*Variasjoner i kvinnens arbeidsreiser i Norge.* Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI notat 926/1990
- Hjorthol, R. 1983  
*Kvinner og arbeidsreiser. En gjennomgang av foreliggende materiale.* Oslo, Transportøkonomisk institutt. Prosjektrapport
- Hjorthol, R. og Berge, G. 1997  
*Miljøbevissthet og valg av reisemåte. Et pilotprosjekt om forholdet mellom miljøholdninger og dagliglivets reiser i to byområder.* Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI-rapport 350/1997
- Hjorthol, R, Nondal, T og Sælensminde, K. 1992  
*Politikkområder på kollisjonskurs? Noen eksempler på fordelingsvirkninger av samferdselspolitiske tiltak for kvinner og menn.* Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 122/1992
- Hjorthol, R og Larsen O I. 1991  
*Virkninger av bompengeringen på befolkningens reisevaner.* Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI-rapport 93/1991
- Hjorthol, R, Kolbenstvedt, M og Vibe, N. 1990  
*Kan vi leve uten bil? Et spill om byfamiliens hverdagsliv og reiser.* Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 57/1990
- Hjorthol, R, Kolbenstvedt, M og Stangeby I. 1989  
*Kvinneperspektiv på storbytrafikk. I: Storstadstrafikk s 101-134.* Stockholm, Liber, SOU 1989:79
- Hjorthol, R og Nielsen, G. 1988  
*Arbeidstid og rushtrafikk. Problemer og muligheter for å redusere trafikk-topper i storbyer.* Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 3/1988
- Hoel, M. 1995  
*Yrkestilpasning og yrkesutvikling. En studie av arbeidstilknytning, yrkeskarrierer og yrkesmotiver blant et kull høgskoleutdannede.* Universitetet i Oslo, Institutt for samfunnsforskning. Avhandling for dr philos-graden
- Holcomb, B. 1986  
*Geography and urban women. Urban Geography 7, 5, pp 448-456*

- Holsen, T. 1993  
*Kjøpesentra og kommunal planlegging. En analyse av eksterne kjøpesentra og kommunale plan- og beslutningsprosesser på siste halvdel av 80-tallet.* Ås, Norges Landbrukshøgskole, Institutt for landskapsplanlegging
- Horkheimer M og Adorno, T W. 1972  
*Kulturindustri. Opplysning som massebedrag.* Oslo, J.W. Cappelens Forlag
- Howard, E. 1948  
*Garden cities of tomorrow.* London, Faber & Faber
- Iversen, G. 1986  
*Arbeidsmarkedstilpasninger blant ektepar. En oversiktsrapport.* Oslo – Kongsvinger, Statistisk sentralbyrå. 1986/3
- Jacobs, J. 1972  
*The death and life of great American cities. The failure of town planning.* Hammondsworth, Middlesex, England, Penguin Books
- Jensen, R. 1990  
*Moderne norsk byplanlegging blir til.* Stockholm, Nordplan
- Johansen, A. 1984  
*Tid är makt. Tid är pengar.* Malmö, Röda bokförlaget
- Johansen, T. 1992  
*Kulissenes regi. Mellom ting og tekster. En sosiomateriell analyse av forutsetninger for makt og mestring.* Oslo, Universitetsforlaget
- Johnston-Anumonwo, I. 1992  
 The influence of household type on gender differences in work trip distance.  
*Professional Geographer 44(2) pp 161-169*
- Jones, P, Dix, M C, Clarke, M I og Heggie, I G. 1983  
*Understanding travel behaviour.* Oxford University, Transport Studies Unit. Hampshire, Gower, Aldershot
- Kasarda, J D, Appold, S J, Sweeney, S H, Sieff, E 1997  
 Central-city and suburban migration patterns: Is a turnaround in the horizon?  
*Housing policy debate, vol 8, no 2, 1997, 307-358*
- Kim, J-O og Mueller, C W. 1978  
*Factor analysis. Statistical methods and practical issues.* Beverly Hills, London, Sage Publications
- Kjeldstadli, K. 1990  
*Oslo bys historie. Bind 4. Den delte byen. Fra 1900 til 1948.* Oslo, J.W. Cappelens Forlag
- Kjeldstad, R og Lyngstad, J. 1993  
*Arbeid, lønn og likestilling belyst ved statistikk og forskning.* Oslo, Universitetsforlaget i samarbeid med Statistisk sentralbyrå

- Kulawik, T. 1992  
 Välfärdsstaten, reflexioner kring en feministisk forskningsstrategi. I: Nordplan:  
 Är Habermas interessant för forskning om kvinnor och den offentliga sektorn?  
 Stockholm
- Kundera, M. 1987  
*Tilværelsens uutholdelige letthet*. Oslo, Aventura forlag
- Køltzow, K. 1994  
*Asfalt eller fioliner? Et essey til debatt*. Oslo, Emilia AS
- Lamvik, G M. 1994  
*Et eventyr på hjul. Et antropologisk blick på amcar-kulturen*. Universitetet i  
 Trondheim, Senter for teknologi og samfunn. Rapport nr 21
- Lash S og Urry, J. 1994  
*Economies of signs and space*. London, Thousand Oaks, New Dehli, Sage  
 Publications Ltd
- Lavik, R. 1990  
*Det vanskelige valget. Forbrukernes miljøbevissthet*. Lysaker, Statens institutt  
 for forbruksforskning. Arbeidsrapport nr 14
- Lavik, R. 1979  
*Hvordan kvinner og menn legger vekt på ulike sider ved dagligvareinnkjøp*.  
 Oslo, Fondet for markeds- og distribusjonsforskning. Forskningsrapport nr 21
- Lavik, R og Stø, E. 1992  
*Kjøpesenterutviklingen – til fordel eller ulempe for forbrukerne?* København,  
 Nordisk ministerråd. Nord 1992:43
- Lefebvre, H. 1991  
*The production of space*. Oxford UK, Cambridge US, Basil Blackwell Ltd
- Lefebvre, H. 1971  
*Everyday life in the modern world*. London, Allen Lane, The Penguin Press
- Leira, A. 1991  
 Mor og far – stat og marked. Om den yrkesaktive mor og "yngelpleien". I:  
 Haukaa, R (red): *Nye kvinner, nye menn*. Oslo, Ad notam
- Levine, N, Wachs, M og Shirazi, E. 1986  
 Crime at bus stops. A study of environmental factors. *Journal of Architectural  
 and Planning Research* 3(4), pp 275-366
- Levine, R. 1987  
 Waiting is a power game. *Psychology Today*, pp 24–33
- Lewis, D L og Goldstein, L(eds). 1983  
*The automobile and American culture*. Ann Arbor, The University of Michigan  
 Press
- Lewis, D og Weigert, A. 1981  
 The structures and meanings of social time. *Social Forces*, vol 60:2

- Lie, M. 1993  
*Womens's fear of technology? Or soft professions challenged by hard procedures?* IFIM-paper 15/93, SINTEF, IFIM, Trondheim
- Liljeström, R. 1985  
*Arbets tid, driftstid och socialt liv.* Stockholm, DELFA. Rapport
- Lindén, A-L. 1996  
 Från ord til handling. Individuella möjligheter och samhälleliga restriksjoner. I: Lundgren, L J (red) *Livsstil och miljö. Fråga, forska, förändra.* Stockholm, Naturvårdsverkets förlag.
- Lingsom, S og Ellingsæter, A L. 1983  
*Arbeid, fritid og samvær. Endringer i tidsbruk i 70-årene.* Oslo - Kongsvinger, Statistisk sentralbyrå. Statistiske analyser 49
- Listhaug, O, Huseby, B og Matland, R 1995  
 Valgaterferd blant kvinner og menn: 1957-1993. I: Raaum, N. C. (red): *Kjønn og politikk.* Oslo, Tano
- Little, J. 1994  
*Gender, planning and the policy process.* Oxford, Pergamon
- Ljones, O. 1984  
 Kvinnens yrkesdeltaking i et langsiktig perspektiv. I: Rødset, T og Tillestad K D (red): *Kvinner i arbeid. Økonomiske og sosiologiske perspektiver.* Oslo, Universitetesforlaget
- Lofland, L. 1975  
 The "thereness" of women. A selective review of urban sociology. I: Millman, M og Moss Kanter, R (eds): *Another voice. Feminist perspectives on social life and social science.* New York, Anchor Books
- Lunden, P K, Hjorthol, R, Kolbenstvedt, M og Stangeby I. 1994  
*Transport i større byer. Om transportplanlegging, næringsvirksomheters lokalisering og befolkningens reisevaner.* Oslo, Transportøkonomisk institutt
- Lynch, G, Atkins S. 1988  
 The influence of personal security fears on women's travel patterns, *Transportation 15*, pp 257-277
- Mackenzie, S. 1988  
 Building women, building cities. Toward gender sensitive theory in the environmental disciplines. I: Andrew and Milroy (eds): *Life spaces, gender, household, employment.* Vancouver, University of Columbia Press
- Madden, J F. 1981  
 Why women work closer to home. *Urban Studies Vol 18*, pp 181-194
- Madden, J F and White, M J. 1979  
*Women's work trips. An empirical and theoretical overview in womens travel issues. Research needs and priorities.* Washington, US Dep of Transportation
- Malhotra, N K. 1993  
*Marketing research. An applied orientation.* New Jersey, Prentice Hall, Englewood Cliffs

- Manning, I. 1982  
*The journey to work*. Sidney, Allen & Unwin
- Marsh, P og Collett, P. 1986  
*Driving passion. The psychology of the car*. London, Jonathan Cape Ltd
- Marx, K. 1970  
Skrifter om den materialistiske historieoppfatning. *Verker i utvalg. Bind 2*. Oslo, Pax forlag
- Marx, K og Engels, F. 1957  
*Det kommunistiske manifest*. Oslo, AS Norsk forlag, NY DAG
- Massey, D. 1994a  
*Space, place and gender*. Cambridge, Polity Press
- Massey, D. 1994b  
*Tensions in the city. Between anonymity and danger*. Oxford. Innlegg på Conference on Social Justice and the City, Oxford University, March 14-15
- McDowell, L. 1991  
Life without father and Ford: The new gender order of post-fordism. *Transaction Institute of British Geographers, N. S. 400-419*
- McDowell, L. 1983  
Towards an understanding of the gender division og urban space. Environment and Planning D. *Society and Space, vol 1, pp 59-72*
- Meland, S. 1992  
*Husholdningsstruktur og reiseatferd*. Trondheim, SINTEF Samferdselsteknikk. SINTEF Rapport STF63 A92011
- Miljøverndepartementet. 1989  
*St melding nr 46 (1988–89). Miljø og utvikling. Norges oppfølging av verdenskommisjonens rapport*. Oslo
- Mitchell, A. 1983  
*The nine American lifestyles. Who we are and where we're going*. New York, Macmillan Publishing CO, Inc
- Monsen, G. og Nielsen, G. 1982  
*Endringer i arbeidsplasser og energiforbruk ved flytting av 6 bedrifter I Oslo og Akershus*. Oslo, Transportøkonomisk institutt, TØI-notat 617/1982
- Moorhouse, H F. 1983  
American automobiles and workers' dreams, *Sociological Review, vol 31, pp 403-426*
- Moss, M L. 1997  
Reinventing the central city as a place to live and work. *Housing policy debate, vol 8, no 2, 1997, 471-490*
- Munt, I. 1987  
Economic restructuring, culture, and gentrification: a case study in Battersea, London. *Environment and Planning A, 1987, vol 19, 1175-1197*

- Murie, A, Niner, P og Watson, C. 1976  
Housing policy and the housing system. *Urban and Regional Studies no 7*
- Nielsen, G. 1992  
*Veg, buss eller bane? Virkninger av transportinvesteringer i større byer.* Oslo, Nordisk vegteknisk forbund. Ad hoc utvalg: Transport i større byer, Rapport nr 15:1992
- Norheim, B og Stangeby, I. 1993  
*Bedre kollektivtransport. Oslotrafikanternes verdsetting av høyere standard.* Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 167/1993
- Norheim, B og Hanssen, J. 1990  
*Stated preferences som metode i transportplanleggingen. Litteraturgjennomgang og metodebeskrivelse.* Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI notat 918/1990
- Norheim, B og Nielsen, G. 1990  
*Fakta om kollektivtrafikk. Erfaringer og løsninger fra byområder.* Oslo, Norges transportforbund, NORAS og Transportøkonomisk institutt
- Nowotny, H. 1992  
Time and social theory. Towards a social theory of time. *Time and Society. An Interdisciplinary Journal, vol 1, no 3*
- Nybakk, R. 1991  
Menn og kvinner i de nye informasjonsyrkene, i Haukaa R. (red) *Nye kvinner, nye menn*, Oslo, Ad Notam
- O'Malley, M. 1992  
Time, work and task orientation. A critique of American historiography. *Time and Society. An Interdisciplinary Journal, vol 1, no 3*
- OECD. 1995  
*Urban travel and sustainable development.* Paris, ECMT/OECD
- Oppenheimer, V K. 1974  
The life cycle squeeze: The interaction of men's occupational and family life cycles. *Demography Vol 11, No 2*
- Oslo byplankontor. 1979  
*SARTO. Dokumentasjonsrapport om undersøkelsens tekniske opplegg og gjennomføring.* Oslo. Rapport 2/79
- Oslo byplankontor. 1973  
*Forslag til revidert reguleringsplan (soneplanen). Oslo sentrum og indre sone.* Oslo
- Oslo byplankontor. 1965  
*Transportanalysen for Oslo-området.* Oslo
- Oslo kommune. 1994  
*Fysiske og miljømessige levekårsindikasjoner. Nøkkeltall for bydelen.* Oslo, Plan- og bygningsetaten. Vedleggsrapport til Oslo kommuneplan 1995–98



- Oslo kommune. 1993  
*Statistisk årbok for Oslo 1993*. Oslo, Byrådsavdelingen for finans og plan, seksjon for plan og analyse
- Oslo kommune. 1987a  
*Statistisk årbok for Oslo 1986*. Oslo
- Oslo kommune. 1987b  
*Arbeidsplasser og arbeidsreiser i Oslo-regionen 1986*. *Oslostatistikken*. Oslo. Notat 7/87
- Oslo kommune. 1975  
*Oslo kommuneplan 1976–1985. Fylkes- og generalplan*. Administrasjonens forslag. Oslo
- Oslo kommune, Boligrådet. 1962  
*Oslo kommune og boligbyggingen. En beretning om Oslo kommunale boligråds virksomhet 1930–1959*. Oslo
- Oslo kommune. 1955  
*Saneringsundersøkelser. Materialsamling*. Oslo
- Ottesen, G. 1991  
Bilmerket avslører. Artikkel om MMIs bilundersøkelse. I: *Dagens Næringsliv*, torsdag 21. mars 1991
- Pahl, R E. 1975  
*Whose city? And further essays on urban society*. Harmondsworth, Penguin Books
- Park, R E, Burgess, E and McKenzie, R D. 1925  
*The city*. Chicago, University of Chicago Press
- Pearlstein, A og Wachs, M. 1982  
Crime in public transit systems: An enviromental design perspective, *Transportation 11*, pp 277-297
- Pioro, Z. 1971  
En ekologisk interpretasjon av tätortens system. Teoretisk bakgrunn och forskningsmål. I: Lindberg, G: *Urbana processer. Studier i social ecologi*. Lund, CWK Gleerup bokförlag
- Plan nr 3. 1935  
*Tidsskrift for boligspørsmål og arkitektur*. Oslo, Sosialistiske arkitekters forening
- Preiss, D. 1989  
Frauen – Kinder – Auto – Träume. I: Beckmans m fl: *Welche Freiheit brauchen wie? Zur Psychologie der AutoMobilen Gesellschaft*. Berlin, Vas in der Elefant Press
- Ramjerdi, F. 1995  
*Road pricing and toll financing. With examples from Oslo and Stockholm*. Stockholm, Royal Institute of Technology and Oslo, Institute of Transport Economics

- Ramsøy, O. 1967  
*Trekk fra en saneringsprosess. En intervjuundersøkelse fra Vestre Vika i Oslo 1963.* Oslo, Universitetsforlaget
- Rapp, B og Skåmedal, J. 1996  
*Telekommunikationers implikasjoner på resandet. En litteraturgjennomgang av arbete på distans och resande-nationellt och internationellt.* Stockholm, KFB-rapport 1996:2
- Rideng, A. 1994  
*Transportytelser i Norge 1946-1993.* Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 256/1994
- Ronis, D L, Yates, J F, Kirscht, J P. 1989  
 Attitudes, decisions, and habits as determinants of repeated behavior. I Pratkanis m fl (eds) *Attitude structure and function.* Hillsdale, N J, Erlbaum.
- Rosengren, A. 1993  
*Some notes of the male motoring world in a Swedish community.* Paper at the workshop "The car and its environments. The past, present and future of the motorcar in Europe", Trondheim, May 6-8 1993
- Rutherford, B og Wekerle G. 1988  
 Captive rider, captive labor: Spatial coonstraint on womens's employment. *Urban Geography*, vol p, 173-193
- Sachs, W. 1983  
 Are energy-intensive life-images fading? The cultural meaning of the automobile in transition. *Journal of Economic Psychology* 3, pp 347-365
- Saegert, S. 1980  
 Masculine cities and feminine suburbs. Polarized ideas, contradictory realities, signs. *Journal of Women in Culture and Society* vol 5, no 3, Supplement, pp 96-111
- Salem, G. 1986  
 Gender equity and the urban environment. *Urban Resources*, vol 3, no 2, winter, pp 3-8
- Salomon, I, Bovy, P, Orfeuill, J-P. 1993  
*A billion trips a day. Tradition and transition in European travel patterns.* Dordrecht, Boston, London, Kluwer Academic Publishers
- Samferdselsdepartementet. 1989  
*St meld nr 32 1988-89. Norsk veg- og vegtrafikkplan 1990-93.* Oslo
- Sandford, C H. 1983  
 Women's place in American car culture. I: Lewis, D L og Goldstein, L (eds): *The automobile and American culture.* Ann Arbor, The University of Michigan Press
- Saunders, P. 1989  
*Social theory and the urban question. Second edition.* London, Unwin Hyman

- Scharff, V. 1992  
 Gender, electricity, and automobility. I: Wachs, M og Crawford, M (eds): *The car and the city. The automobile, the built environment and daily urban life*. Ann Arbor, The University of Michigan Press
- Scharff, V J. 1988  
 Putting wheels on women's sphere. I: Kramarae Cheri (ed): *Technology and women's voices. Keeping in touch*. New York and London, Routledge & Kegan Paul
- Schmidt, L. 1982  
 Die Bedeutung des Kraftfahrzeugs in der Meinung der Österreichischen Autofahrer. *Arbeiten aus dem Verkehrspsychologischen Institut, vol 19, nr 6, pp 57-69*
- Schütz, A. 1975  
*Hverdagslivets sociologi*. København, Hans Reitzel
- Scott A J. 1980  
*The urban land nexus and the state*. London, Pion Ltd
- Simmel, G. 1981  
 Storstäderna och det andliga livet. I: Simmel: *Hur är samhället möjligt? och andra essäer*. Kungälv, Bokförlaget Korpen
- Sirmans, C F 1977  
 Determinants of journey to work flows. Some empirical evidence. *The Annals of Regional Science Vol 11 No 1, pp 98-108*
- Smith, D E. 1987  
*The everyday world as problematic. A feminist sociology*. Milton Keynes, Open University Press
- Smith, M P. 1980  
*The city and social theory*. Oxford, Basil Blackwell
- Solheim, T. 1989  
*Arbeidsreiser i norske byer. Hva bestemmer reisemåte?* Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI notat 886/1989
- Solheim, T. 1988  
*Arbeidsreiser i Oslo-regionen. Hva bestemmer valg av transportmåte?* Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI notat 854/1988
- Sorokin, P A. 1963 (first 1943)  
*Sociocultural causality, space, time. A study of referential principles of sociology and social science*. New York, Reissud by Russell & Russell inc
- Stangeby, I. 1993  
 Kvinner føler utrygghet når de reiser kollektivt på kveldstid. *Samferdsel nr 3/1993, April*. Oslo, Transportøkonomisk institutt
- Stangeby, I. 1987  
*Reisevaner i Norge*. Oslo, Transportøkonomisk institutt. Rapport
- Stangeby, I og Hanssen, J U. 1995  
*Persontransport i arbeid. En kunnskapsoversikt utført for LOKTRA*. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI arbeidsdokument TP/820/1995

- Stangeby, I og Norheim, B. 1995  
*Fakta om kollektivtransport. Erfaringer og løsninger for byområder.* Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 307/1995
- Statistisk sentralbyrå (SSB). 1992a  
*Tidsbruk og tidsorganisering 1970–90.* Oslo – Kongsvinger. NOS C10
- Statistisk sentralbyrå (SSB). 1992b  
*Arbeidsmarkedsstatistikk 1991.* Oslo–Kongsvinger. NOS C20
- Statistisk sentralbyrå (SSB). 1990  
*Boforholdsundersøkelsen 1988.* Oslo – Kongsvinger. NOS B 892
- Statistisk sentralbyrå (SSB). 1987  
*Arbeidsmarkedsstatistikk 1986.* Oslo – Kongsvinger. NOS A 703
- Statistisk sentralbyrå (SSB). 1981  
*Arbeidsmarkedsstatistikk 1980.* Oslo. NOS B 210
- Statistisk sentralbyrå (SSB). 1978  
*Arbeidsmarkedsstatistikk 1977.* Oslo. NOS A 958
- Statistisk sentralbyrå (SSB). 1974  
*Flyttemotivundersøkelsen 1972.* Oslo. NOS A 617.
- Statistisk sentralbyrå (SSB). 1969  
*Arbeidsmarkedsstatistikk 1968.* Oslo. NOS A275
- Stokes, G, Hallett, S. 1992  
The role of advertising the car. *Transport Reviews vol 12, no 2, pp 171-183*
- Strand, S. 1988  
*Tid i transport. Et pervertert problem? En argumentasjon for å se på tidsnyttingsforskningen og anvendelsen av den med friske øyne.* Oslo, Transportøkonomisk institutt. Metode-teori 5/1988
- Strathman, J G, Dueker, K J og Davis, J S. 1994  
Effects of household structure and selected travel characteristics on trip chaining. *Transportation 21, pp 23-45*
- Sveriges officiella statistik. 1978  
*Resvaneundersökningen 1978.* Stockholm, Statistiska Centralbyrån
- Sweezy, P M. 1973  
Cars and cities. *Monthly review 24, 11, pp 1-18*
- Tengström, E. 1991  
*Bilismen – i kris? En bok om människan, samhället och miljön.* Stockholm, Rabén & Sjögren

- Thompson, S. 1993  
Suburbs of opportunity. The power of home for migrant women. I: *Postmodern cities conference proceedings*. The University of Sidney, Department of Urban and Regional Planning
- Thompson, E P. 1967  
Time, work-discipline, and industrial capitalism. *Past and Present* 38, pp 59–97
- Tonboe, J C. 1993  
*Rommets sociologi. Kritikk af teoretiseringen af den materielle omverdenens betydning i den sociologiske og den kulturgeografiske tradition*. Aalborgs Universitetscenter, Akademisk forlag
- Tornes, K. 1983  
Kvinner og tid. I: Skrede, K og Tornes, K (red): *Studier i kvinners livsløp*. Oslo, Universitetsforlaget
- Torp, H. 1984  
Arbeidskrafttilbudet fra gifte kvinner med barn. I: Rødseth og Dale Titlestad (red): *Kvinner i arbeid. Økonomiske og sosiologiske perspektiver*. Oslo, Universitetsforlaget
- Transportforskningsberedningen. 1984  
*Vivalla Bil – Fullskalaforsök med bilandelsförening*. TFB-rapport 1984:30.
- Tretvik, T. 1989  
*Logitmodeller for transportplanlegging. Matematiske modeller for reiseatferd basert på kvalitativ valghandlingsteori*. Doktor ingeniøravhandling 1989:27. Trondheim, Norges tekniske høgskole, Insitutt for samferdselsteknikk
- Turkle, S. 1988  
Computational reticence: why women fear the intimate machine. In Kramarae, C (ed) *Technology and women's voices. Keeping in touch*. New York and London. Routeledge & Kegan Paul
- Urry, J. 1993  
*Time, leisure and social identity*. Dartington, Devon. ASSET Conference, July 1993
- Urry, J. 1991  
*The tourist gaze, leisure and travel in contemporary societies*. London, Sage Publications Ltd
- Valentine, G. 1990  
Women's fear and the design of public space. *Built Environment* vol 16, no 4, pp 288-303
- Veblen, T. 1976  
*Den arbeidsfrie klassen. En økonomisk studie av institusjoners utvikling*. Oslo, Gyldendal Norsk Forlag
- Vegdirektoratet, 1990  
*Førerkort i Norge. Tabell 193, 1990, 1985, 1980*. Oslo, Kontor for administrativ databehandling

- Vibe, N. 1993a  
*Våre daglige reiser. Endringer i nordmenns reisevaner fra 1985 til 1992.* Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 171/1993
- Vibe, N. 1993b  
*Norske reisevaner. Dokumentasjonsrapport for den landsomfattende reisevaneundersøkelsen 1991-92.* Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 183/1993
- Vibe, N. 1991  
*Reisevaner i Oslo-området. Endringer i reisevaner i Oslo og Akershus fra 1977 til 1990.* Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 96/1991
- Vibe, N og Hjorthol, R. 1993  
*Dagliglivets reiser i større byer.* Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 214/1993
- Vilhelmson, B. 1990  
*Vår dagliga rörlighet. Om resandets utveckling, fördelning och gränser.* Göteborgs Universitet, Kulturgeografiska institutionen, Handelshögskolan. Choros 1990:3
- Vilhelmson, B. 1985  
*Ressurser och resor. Äldres aktivitet och handikapp i trafiken.* Göteborg. Meddelanden från Göteborgs universitets geografiska institutioner, serie B nr 77
- Villeneuve, P and Rose, D. 1988  
 Gender and the separation of employment from home in metropolitan, Montreal, 1971-1981. *Urban Geography* 9, 2, pp 155-179
- Vaage, O. F (red). 1997  
*Norsk mediebarometer 1996.* Statistiske analyser. Statistisk sentralbyrå, Oslo-Kongsvinger
- Wachs, M. 1992  
 Men, women, and urban travel. The persistence of separate spheres. I: Wachs, M and Crawford, M (eds): *The car and the city. The automobile, the built environment and daily urban life.* Ann Arbor, The University of Michigan Press
- Wadel, C. 1983  
 Dagligliv som forskningsfelt. I: Wadel m fl: *Dagliglivets organisering.* Oslo, Universitetsforlaget 1983
- Walby, S. 1990  
*Theorizing patriarchy.* Oxford, Basil Blackwell
- Warman, P og Sheldon, R. 1985  
 Real time information for bus travelers in London. *PTRC Summer Annual Meeting, Proceedings of Seminar J, vol P 266.* Sussex
- Weber, M. 1970  
*The protestant ethic and the spirit of capitalism.* London, Unwin University Books

- Weisman, L K. 1992  
*Discrimination by design. A feminist critique of man-made environment.* Urbana and Chicago, University of Illinois Press
- Wekerle, G R, Peterson, R and Morley, D (eds). 1980  
*New space for women. Introduction.* Boulder, Colorado, Westview Press
- Wheeler, J O. 1967  
 Occupational status and work-trips. *Social Forces*, 45 June, pp 508-515
- Wilson, E. 1991  
*The sphinx in the city. Urban life, the control of disorder, and women.* London, Virago Press
- Wilson, R N. 1981  
 The courage to be leisured. *Social Forces*, vol 60:2
- Wirth, L. 1938  
 Urbanism as a way of life. *American Journal of Sociology* no 44
- Wolff, J. 1985  
 The invisible flâneuse. Women in the literature of modernity. *Theory, Culture and Society* vol 2 no 3
- Wærness, K. 1982  
*Kvinneperspektiv på sosialpolitikken.* Oslo, Universitetsforlaget
- Wårum, M. 1987  
*Tidsbruk og aktivitet i nærmiljø.* Oslo – Kongsvinger, Statistisk sentralbyrå. Sosiale og økonomiske studier 64
- Zukin, S. 1987  
 Gentrification: Culture and capital in the urban core. *Annual Review of Sociology*, 13:129-47
- Øidne, G. 1973  
*Østkant og vestkant i Oslos politiske historie. Sosial og politisk struktur i Oslo 1906–69.* Oslo, Gyldendal Norsk Forlag
- Østby, P. 1995  
*Flukten fra Detroit. Bilens integrasjon i det norske samfunnet.* Universitetet i Trondheim, Senter for teknologi og samfunn. STS rapport nr 24
- Østerberg, D. 1993  
*Jean-Paul Sartre. Filosofi, kunst, politikk, privatliv.* Oslo, Gyldendal Norsk Forlag
- Østerberg, D. 1986  
*Fortolkende sosiologi.* Oslo, Bergen, Stavanger, Tromsø, Universitetsforlaget
- Østerberg, D. 1980  
*Materiell. Pax Leksikon, Bind 4.* Oslo, Pax forlag
- Østerberg, D. (red) 1978  
*Handling og samfunn. Sosiologisk teori i utvalg.* Oslo, Pax forlag
- Østerberg, D. 1977  
*Samfunnsmotsetninger. Et samfunnsetisk essay. Ide og tanke.* Oslo, Tanum-Norli

Østerberg, D. 1974

*Emile Durkheims samfunnslære.* Oslo, Pax forlag

Østerberg, D. 1971

*Makt og materiell.* Oslo, Pax forlag

Aarak, T. 1987

Åpningstidsloven. I: Forbruker- og administrasjonsdepartementet: *Åpent – eller stengt.* Oslo, Universitetsforlaget. Skriftserie om forbrukerspørsmål

Aardal, B og Valen, H. 1989

*Velgere, partier og politisk avstand.* Sosiale og økonomiske studier 69. Oslo, Statistisk sentralbyrå



**Vedlegg:  
Sonekart**





# SONEKART AKERSHUS

## SONE 12

- \*Asker
  - Billingstad
  - Dikemark
  - Heggedal

## SONE 13

- \*Bærum
  - Lysaker
  - Fornebu
  - Lommedalen
  - Sandvika

## SONE 14

- \*Nittedal
  - Gjelleråsen
  - Slattum
  - Åneby

## SONE 15

- \*Eidsvoll
  - Dal
  - Elstad
  - Minnesund
  - Råholt
  - Sundet
- \*Hurdal
- \*Nannestad
  - Løken
  - Maura

## SONE 16

- \*Fet
  - Fetsund
- \*Gjerdrum
  - Ask
- \*Sørum
  - Frogner
  - Lørenfallet
  - Rånåsfoss
  - Sørumsand
- \*Ullensaker
  - Gardermoen
  - Jessheim
  - Kløfta

## SONE 17

- \*Lørenskog
  - Fjellhamar
  - Skårer
- \*Rælingen
  - Blystadlia
- \*Skedsmo
  - Lillestrøm
  - Skedsmokorset
  - Strømmen

## SONE 18

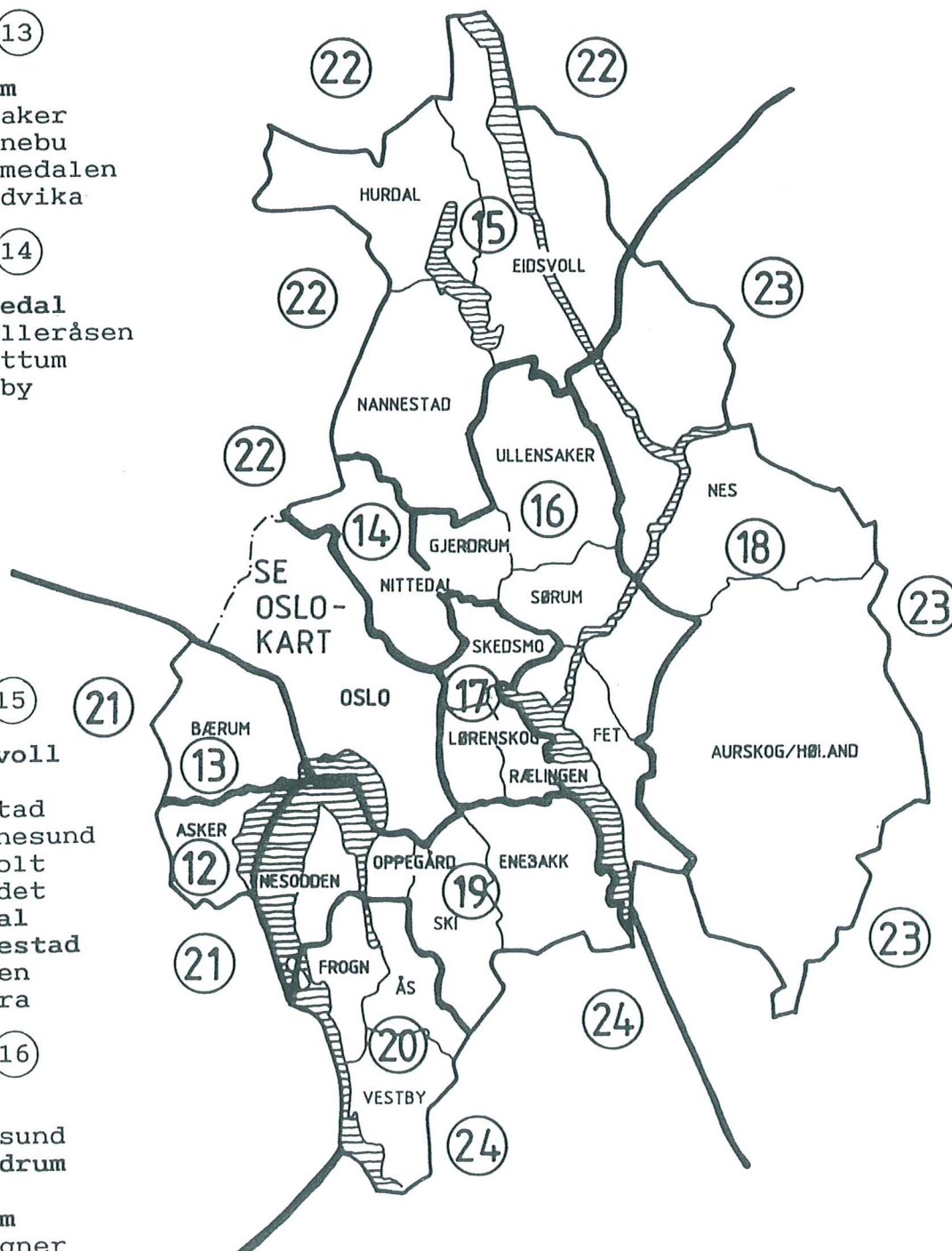
- \*Aurskog/Høland
  - Aursmoen
  - Bjørkelangen
  - Hemnes
  - Løken
- \*Nes
  - Haga
  - Oppakermoen
  - Årnes

## SONE 19

- \*Enebakk
  - Flateby
  - Kirkebygden
  - Ytre Enebakk
- \*Nesodden
  - Fagerstrand
- \*Oppegård
  - Kolbotn
- \*Ski
  - Kråkstad
  - Langhus
  - Siggerud

## SONE 20

- \*Frogn
  - Dal
  - Drøbak
- \*Vestby
  - Hølen
  - Son
- \*Ås
  - Askehaug
  - Nygård
  - Vinterbru



## SONER UTENFOR AKERSHUS (sone 21-24)

På kartet er det vist 4 sonenummer utenfor AKERSHUS. For alle reiser ut av AKERSHUS, skal det sonenummer som er vist der hvor du krysser AKERSHUS grense noteres.