



**TØI rapport
403/1998**

Bostedspreferanser, aktivitets- og reisemønstre i Oslo-området

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 82-480-0061-3

Oslo, august 1998

Tittel: Bostedspreferanser, aktivitets- og reise­mønstre i Oslo-området

Forfatter(e): Randi Hjorthol

TØI rapport 403/1998
Oslo, 1998-08
90 sider
ISBN 82-480-0061-3
ISSN 0802-0175

Finansieringskilde:

Norges forskningsråd

Prosjekt: 2296 Bostedspreferanser, aktivitets- og reise­mønstre i ulike deler av storbyregionen

Prosjektleder: Randi Johanne Hjorthol

Kvalitetsansvarlig: Marika Kolbenstvedt

Emneord:

Reisevaner; Aktivitetsmønstre; Oslo-området; Bostedspreferanser; Trafikk; Miljø; Fokusgrupper; Postenquete

Sammen­drag:

Sammenhengen mellom lokalisering av ulike funksjoner i et bysamfunn og den genererte transportmengden er et sentralt spørsmål i den lokale areal- og transportpolitikken. Med tanke på tilrettelegging for mindre biltrafikk uten å redusere befolkningens muligheter på ulike velferdsarenaer, er variasjoner i bostedspreferanser, reise- og aktivitetsmønstre i ulike deler av storbyregionen undersøkt. Det er benyttet fokusgruppeintervjuer med representanter fra et sentralt byområde, et drabantbyområde og en stasjonsby. Videre ble det laget et spørreskjema som ble sendt ut til et tilfeldig utvalg i aldersgruppen 30-60 år innenfor disse tre områdene. Nettutvalget består av ca 1900 personer. Det er til dels stor variasjon både i preferanser, aktivitetstyper, omfang og reise­måter mellom de tre befolkningsgruppene. Bostedstypen, gjennom tilgjengelighet til ulike tilbud, arbeidsplasser og offentlig transport, har betydning for hvilke velferdsarenaer befolkningen deltar på, hvor aktivitetene skjer og reise­måte.

Title: Preferences of Residence, Activity and Travel Pattern in the Oslo Area

Author(s): Randi Hjorthol

TØI report 403/1998
Oslo: 1998-08
90 pages
ISBN 82-480-0061-3
ISSN 0802-0175

Financed by:

The Research Council of Norway

Project: 2296 Preferences of residence, activity and travel patterns in different parts of the metropolitan area

Project manager: Randi Johanne Hjorthol

Quality manager: Marika Kolbenstvedt

Key words:

Travel patterns; Activity patterns; Oslo metropolitan area; Preferences of residence; Traffic; Environment; Focus groups; Postal enquete

Summary:

The generation of traffic as a consequence of the localisation of different functions in urban areas, is an important factor in local land use and transport planning. In relation to planning for less road traffic without a reduction of the possibilities on different welfare arenas for the population, differences in preferences of residence, activity and travel patterns are studied in the metropolitan area of Oslo. The methods used are focus groups and a postal questionnaire, which was sent to a random sample in a central area, a suburban area and a railway town. The net sample consists of 1,900 persons in the age group 30-60 years. There are differences in preferences, types and amount of activities and transport modes in the three areas. The type of area, with different access to various services, working places and public transport, has an impact on which welfare arenas the population attend, where the activities are done and the use of transport mode.

Language of report: Norwegian

Rapporten kan bestilles fra:
Transportøkonomisk institutt, Biblioteket
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo
Telefon 22 57 38 00 - www.toi.no

The report can be ordered from:
Institute of Transport Economics, The library
Gaustadalleen 21, NO 0349 Oslo, Norway
Telephone +47 22 57 38 00 - www.toi.no

Forord

Denne rapporten dokumenterer prosjektet *Bostedspreferanser, aktivitets- og reisemønstre i ulike deler av storbyregionen*. Prosjektet er finansiert av Norges forskningsråd under programmet Lokal transport- og arealpolitikk.

Hensikten med dette prosjektet har vært å bedre kunnskapen om variasjoner i ulike bostedspreferanser, reise- og aktivitetsmønstre i Oslo-området med tanke på mulige tiltak for å minske transportbehovet uten å redusere befolkningens muligheter til deltakelse på velferdsarenaer. Prosjektet har vært ledet av dr philos Randi Johanne Hjorthol. Cand sociol Trygve Solheim har deltatt i prosjektets innledende fase. Avdelingsleder Marika Kolbenstvedt har kommentert utkast til rapporten. Ingeniør Arne Skogli har hjulpet til med tilrettelegging av data, og avdelingssekretær Kari Tangen har bearbeidet manuset.

Oslo, august 1998

TRANSPORTØKONOMISK INSTITUTT

Knut Østmoe
instituttssjef

Marika Kolbenstvedt
avdelingsleder

Innhold

Sammendrag

Summary

1. Innledning og problemstillinger	1
1.1 Innledning	1
1.2 Problemstillinger	2
1.3 Mobilitet, arenabruk og velferd	3
1.4 Reisenes velferdsmessige tilknytning	6
1.5 Bostedspreferanser og variasjoner i aktivitetsmønstre	7
1.6 Boligen og boligmarkedet	9
1.7 Byområdenes sosiospatiale karakter	9
1.8 Relasjonelle faktorer og spesifikke aktiviteter	11
1.9 Urbant liv	11
1.10 Miljømessige og trafikale faktorer	12
1.11 Rapportens innhold	13
2. Metoder og utvalg	14
2.1 Metodevalg	14
2.2 Fokusgrupper	15
2.3 Postenquete - spørreskjema	16
2.4 Utvalg og frafall	16
3. Om befolkningen i de ulike områdene	18
3.1 Valg av områder	18
3.2 Variasjoner i reisemåter og aktiviteter i ulike befolkningsgrupper	18
3.3 Kjennetegn ved befolkningen i de tre områdene	19
4. Boligforhold, bostedsvalg og bostedspreferanser	22
4.1 Innledning	22
4.2 Boligstandard i de ulike områdene	22
4.3 Begrunnelser for valg av bosted	23
4.3.1 Mer tilfeldigheter enn valg	23
4.3.2 Strøkets karakter og den sosiale dimensjonen	25
4.3.3 Det sosiospatiale element – grunnlaget for romlig praksis	26
4.3.4 Beliggenhet og tilgjengelighet	28
4.3.5 De lokale trafikk- og miljøforholdene	29
4.4 Kjennetegn ved boligområdet	30
4.5 Flytteplaner, ønsker om å flytte og begrunnelser hvorfor	32
4.6 Oppsummering	33

5. Aktivitetsmønstre og reisemåter	35
5.1 Innledning	35
5.2 Deltakelse på forskjellige arenaer	35
5.4 Omfanget av aktiviteter	38
5.4 Lokalisering av aktivitetene	39
5.5 Transportmiddelbruk innenfor velferdsdimensjonene	42
5.6 Hva bestemmer reisemåten - hvor man bor, eller hvem man er?	45
5.6.1 Forklaringsmodeller for reisemåter innenfor velferdsområdet <i>å ha</i>	46
5.6.2 Forklaringsmodeller innenfor området <i>å elske</i>	48
5.6.3 Forklaringsmodeller innenfor området <i>å være</i>	49
5.7 Oppsummering	50
6. Konsekvenser av restriksjoner på bilbruk	51
6.1 Innledning – virkemidler for miljøtilpasset reiseaktivitet	51
6.2 Konsekvenser av restriksjoner på velferdsarenaen <i>å ha</i>	52
6.3 Konsekvenser av restriksjoner på bilbruk på velferdsarenaen <i>å elske</i>	56
6.4 Konsekvenser av restriksjoner på bilbruk på velferdsarenaen <i>å være</i>	56
6.5 Oppsummering	59
7. Visjoner om den gode by og det gode boligområde	60
7.1 Innledning	60
7.2 Tre hovedgrupper av byidealer	61
7.2 Visjoner om det gode boligområde	64
7.3 Om idealer og realiteter	66
7.4 Bostedets betydning for visjoner om den gode by og det gode boligområdet	68
7.4.1 Faktorer som har betydning for ulike visjoner om den gode by	68
7.4.2 Bostedets betydning for visjoner om det gode boligområdet	72
7.5 Oppsummering	76
8. Avslutning og diskusjon	78
8.1 Bilen og byen	78
8.2 Aktiviteter og reiser i et levekårsperspektiv	79
8.3 Det gode boligområde og den gode by	81
8.4 utfordringer for transport- og arealplanlegging	82
Litteratur	85
Vedlegg: Spørreskjema	

Sammendrag:

Bostedspreferanser, aktivitets- og reise­mønstre i Oslo-området

Bakgrunn

Sammenhengen mellom lokalisering av ulike funksjoner i et bysamfunn og den genererte transportmengden er et sentralt spørsmål i den lokale areal- og transportpolitikken. I en stor del av de sentrale byområdene representerer vegtransporten mesteparten av de lokale miljøproblemene og forringer bystrøk som kunne vært mer attraktive som boligområder. En reduksjon i biltrafikken vil kunne heve kvaliteten på en rekke byområder og dermed gjøre dem mer attraktive for boligformål.

Innenfor storby­samfunnet (Oslo-området) er det store variasjoner i aktivitets- og reise­mønstre mellom befolkningsgrupper, som blant annet har sammenheng med hvor i regionen de bor. Bilhold og bilbruk er lavest i de sentrale deler av regionen.

De seneste årenes flyttebevegelser mot sentrumsområdene tyder på en økt interesse for mer urbane levemåter og livsstiler. Det indikerer et større mangfold i levemåter og preferanser i det urbane samfunnet enn det man kanskje har vært vant til i Norge, som ikke har velutviklet urban kultur eller særlige urbane tradisjoner. Med en tilbakeflytting til de sentrale bystrøk vil det totale transportomfanget med bil kunne reduseres. Kunnskap om levemåter og preferanser kan gi grunnlag for å forsterke ønskete trender gjennom den lokale areal- og transportplanleggingen.

Problemstillinger og metode

Det er to hovedgrupper av spørsmål som er viktige å få svar på som kunnskaps­grunnlag for en slik politikk:

Variasjoner i levemåter, aktivitets- og reise­mønstre

- Hvilke variasjoner i levemåter, aktivitets- og reise­mønstre er det mellom befolkningsgrupper som er bosatt i ulike deler av storbyområdet?
- Hvilke krav stiller ulike levemåter og livsstiler til transport, det være seg individuell eller kollektiv?
- Hvor viktig er tilgang til transport for deltaking på ulike velferdsarenaer for ulike sosiale grupper i forskjellige byområder?

Variasjoner i bostedspreferanser

- Hvilke variasjoner er det mellom befolkningsgrupper i forskjellige deler av byen når det gjelder motiver for valg av bosted?
- Hvordan vurderes ulike kvaliteter ved forskjellige byområder? Hva er ulike befolkningsgruppers krav og ønsker til den ”gode” by?

For å få svar på disse spørsmålene er det brukt to metoder; intervjuer i fokus-grupper og postenquete til ca 1500 personer i tre bostedsområder i Oslo-regionen. Utvalgene ble trukket fra et sentralt område, en drabantby og en stasjonsby, blant personer i alderen 30 til 60 år.

Kjennetegn ved områdene og motiver for valg av bosted

Både byggeår, type bolig og eiendomsforholdene er forskjellig i de tre områdene. To tredjedeler av de som bor sentralt eier boligen, og de aller fleste boligene er eldre bygårder. I drabantbyen dominerer borettslagsformen, og de fleste bor i blokkbebyggelse. Mer enn 90 prosent av de som bor i stasjonsbyen eier sin egen bolig.

Valg av bosted og kjøp av bolig er en blanding av tilfeldigheter, muligheter gjennom bekjentskaper, økonomiske restriksjoner og preferanser og ønsker. Det er i første rekke ønsker og preferanser som skiller beboerne i de tre områdene. Alle tre beboergrupper har i omtrent samme grad hatt nytte av slekt og venner da de skaffet seg bolig.

Tilgjengelighet til arbeid, butikker, kultur og underholdningstilbud – den sentrale beliggenheten – spilte en viktig rolle ved valg av bolig for dem som bor i sentrumsområdet. Opplevelsen av å bo i en by, som representerer en urban helhet, setter disse beboerne pris på. Fordi avstandene er korte og valgmulighetene ganske store, kan man ofte gå. Det er ikke nødvendig verken med bil eller buss.

For dem som bor i drabantbyen var tilgjengelighet til naturområder en av de viktigste faktorene som spilte en rolle ved valg av stedet. Det er med andre ord ikke områdets kvaliteter i seg selv, men beliggenheten i forhold til friområder og skjermetheten i forhold til trafikk som var avgjørende. I denne sammenhengen er hensynet til barn en viktig faktor. Den stedsmessige tilhørigheten til området virker imidlertid svak.

Innbyggerne i stasjonsbyen legger vekt på tilgjengelighet både til natur og sentrumsfunksjoner. De framhever småbyidealet som viktig for deres bostedsvalg. Tetthet, trygghet og nærhet, også sosialt, kjennetegner stasjonsbyen.

Aktiviteter og reiser

Aktiviteter og reiser er knyttet til velferdsområdene – *å ha, å elske, å være*. I Erik Allardts nordiske undersøkelse er inntekt, boligstandard, sysselsetting, helse og utdanning klassifisert under det *å ha*. Naboskapsrelasjoner, familiefelleskap og vennskapsforbindelser, menneskelig samhandling, tilhører dimensjonen *å elske*. Fritidssysler, anseelse, uerstattlighet og politiske ressurser er knyttet til dimensjonen *å være*.

Når begrepene over knyttes til reisevirksomhet, er det nødvendig å gjøre noen forenklinger og forutsette en viss en-dimensjonalitet når det gjelder reisenes koplinger til velferdsdimensjonene. Arbeidsreisen kan i utgangspunktet knyttes til både det materielle aspektet ved arbeid, dvs ha-dimensjonen, og til selvrealisering, dvs å være. I denne sammenhengen knyttes den til ha-dimensjonen.

Innkjøpsreiser og arbeidsreiser er indikatorer på å *ha*, besøks- og omsorgsreiser et uttrykk for samhandling (å *elske*), mens fritidsreiser av ulike slag knyttes til å *være*. Det er disse kategoriene av reiser det fokuseres på.

Innenfor velferdsområdene å *ha*, å *elske* og å *være* er det i første rekke aktivitetene innenfor det siste området hvor beboerne innenfor de tre områdene skiller seg fra hverandre. De som bor sentralt i byen deltar i større grad på kultur- og underholdningsarenaen enn bosatte i de to andre områdene. Bosatte både i stasjonsbyen og i sentrumsområdet har en sterkere lokal geografisk orientering med hensyn til sine aktiviteter enn bosatte i drabantbyen. Disse områdene framstår dermed som mer ”komplette” urbane områder enn drabantbyen, henholdsvis i form av landsbyen og den klassiske by.

Analysene viser at bosted har betydning for hvilken reisemåte som velges innenfor alle tre velferdsområdene også når det kontrolleres for effekter av andre variabler som virker inn på transportmiddelbruk. Særlig gjelder dette bruk av bil på områdene å *ha* og å *elske*. Dette er velferdsområder der reisemålene i stor grad er gitt. Arbeidsplassen, skolen, barnehagen, venner og slektingers boliger m v har sine bestemte romlige steder. De som bor sentralt, har de fleste av sine gjøremål innenfor indre by og går og sykler til mange av disse, mens bil er det vanligste i de to andre områdene.

I tillegg til at bosted har effekt på om man går eller sykler, har også mangel på bil og førerkort betydning. Denne mangelen har enda større betydning når det gjelder valg av kollektivtransport. Effekten av å bo i drabantbyen er størst innenfor områdene å *ha* og å *være* når det gjelder kollektivbruk. For området å *elske* betyr ikke bostedet noe for om man reiser kollektivt. Mangel på private transportressurser er det som avgjør.

For bruk av bil og reiser med kollektivtransport har kjønn en gjennomgående effekt innenfor alle tre velferdsområder. Menn dominerer bilbruken og kvinner kollektivtransporten. Betydningen av kjønn er sterkest innenfor området å *ha*, dvs at menn har bedre tilgang til bil på det materielle velferdsområdet, der sysselsetting er en av de viktigste aktivitetene. Bilbruken øker også med stigende inntekt og antall barn i familien. Det er en tendens i materialet til at kollektivbruken øker med utdanningsnivå, mens bilbruken avtar. Dette gjelder først og fremst innenfor velferdsområdet å *ha*.

Konsekvenser av restriksjoner på bilbruk

Analysene av hvilke konsekvenser tidsmessige restriksjoner på bilbruk vil kunne ha på de tre forskjellige velferdsområdene, viser at det er store variasjoner både etter hvilket velferdsområde det gjelder og hvor i byen man bor.

En del av aktivitetene innenfor velferdsområdet å *ha* er kjennetegnet ved at de er sterkt bundet både i tid og rom, lønnsarbeid og transport av barn. Rundt en femtedel som bor i drabantbyen og i stasjonsbyen mener at disse aktivitetene ville falle bort

dersom de ikke kunne bruke bil. Det gjelder både lønnsarbeid og transport av barn til barnehage og til deres fritidsaktiviteter.

De aller fleste finner imidlertid transportmessige alternativer til bilen. I sentrumsområdet kan de som bruker bil både reise kollektivt og gå eller sykle. Det viktigste alternativet for bosatte i stasjonsbyen er sykkel eller gange. For drabantbyboerne er kollektivtransport det som best erstatter bilen.

De samme alternativene finner vi også for andre aktiviteter under dette velferdsområdet. En del av disse aktivitetene, som har med innkjøp å gjøre, kan også forskyves i tid.

På velferdsområdet *å elske*, som omfatter besøk av venner og slektninger, er bilbruken høy, men alternative reisemåter er gode og muligheten til å endre tidspunkt for besøkene er også til stede. I likhet med de andre velferdsområdene er aktiviteten minst bilavhengig for de som bor sentralt.

På velferdsområdet *å være* varierer bilavhengigheten. Lavest er den for kultur- og underholdningsaktivitetene, der alternativene er gode, fordi mange av dem er lokalisert til de sentrale områdene eller avstandene er korte. For de organiserte aktivitetene og friluftspregete aktiviteter, er bilavhengigheten noe større.

Byplanidealer og visjoner om den gode by

Innenfor bolig- og byplanlegging er det grovt sett tre hovedretninger som har vært framtredd; hagebyideologien, funksjonalismen og naboskapsprinsippet. I hagebyideologien ville man kombinere de gode sidene ved byen med landlige kvaliteter. Funksjonalismen ville dele byen i ulike områder for forskjellige menneskelige aktiviteter. Man ville skille bolig, arbeid og rekreasjon og skape gode og enkle boliger, der lys og luft fikk en framtredd plass. Naboskapsprinsippet tok utgangspunkt i landsbyidealet med det lokale fellesskap og de små enheter.

En del av elementene fra disse tre planleggingsideologiene finner vi igjen i befolkningens byidealer og i deres visjoner om hva det gode boligområde bør være.

Ut fra diskusjonen i fokusgruppene og gjennom svarene som ble avgitt på post-enqueten utkrystalliserte det seg tre hovedgrupper av byidealer, *den grønne by* med miljøvennlig transport, *den urbane/tette by* og *bilbyen*.

Den grønne by består av kvalitetene bilfrie sentrumsområder, lite synlig biltrafikk, mange parker og grøntområder, gode muligheter for å gå og sykle og et godt kollektivtilbud til de fleste aktiviteter. Dette er et byideal hvor man ønsker en best mulig skjerming mot biltrafikken; den skal aller helst være usynlig. Man skal slippe å bruke bilen fordi forholdene er lagt godt til rette for å gå og sykle. Er det for langt å gå eller sykle eller man har behov for motorisert transport, skal det finnes et kollektivt tilbud som kan ta en til de fleste aktiviteter og gjøremål. Dette er "miljøbyen", der transportsystemet er tilpasset minst mulig energibruk og mest mulig bruk av "egne krefter" ved å gå og sykle. Det er en moderne variant av hagebyen.

Dette er et ideal som uttrykkes uavhengig av hvor man bor. Preferanser for den grønne by er vanligere blant kvinner enn blant menn, blant dem som har barn, høy inntekt og de som ikke har bil eller få biler.

Den tette by inneholder kvaliteter som bebyggelse med tradisjon, den estetiske komponenten - vakre omgivelser, gater og bebyggelse - , variert tilbud av butikker, arbeidsplasser og boliger, blanding av boliger og arbeidsplasser og gode naboforhold og sosial trygghet. Dette byidealet gir assosiasjoner både til småbyen og til førkrigsbyen, før sone- og funksjonsdelingen ble realisert gjennom drabantbyutbyggingen. Det er elementer fra naboskapsprinsippet i dette byidealet. De som bor i det sentrale området uttrykker større preferanser for den tette by enn bosatte i de to andre områder, selv når det kontrolleres for effekten av andre variabler. Ellers er det kvinner og personer med høy utdanning som setter størst pris på kvalitetene som kjenner den tette by.

Bilbyen som ideal karakteriseres ved at det er gode parkeringsmuligheter og at det er lett å komme fram med bil. Av de tre byidealene er det dette befolkningen mest sjelden uttrykker preferanse for. Mangelen på entusiasme for bilbyen er den samme i alle tre byområdene. De som setter pris på disse elementene er folk med lav utdanning og de som har flere biler i husholdningen.

Visjonene om hva som kjenner *det gode boligområdet* er nærmere knyttet til det området respondentene selv bor i enn til oppfatningen om hva som er den gode by.

Det gode boligområdet er gruppert i fire kategorier, som til en viss grad er sammenliknbare med byidealene. De fire er: *natur og estetikk, tett urbanitet/tilgjengelighet, nærmiljø og sosialt nettverk* og *trafikk og miljø*.

Natur og estetikk ligger nært opp til den grønne by, selv om elementene ikke er helt de samme. Ro og fred, ren, frisk luft, vakre omgivelser og kort veg til friluftsområder ligger nært opp til hagebyideens landlige kvaliteter. Det er bosatte i stasjonsbyen som legger størst vekt på disse kvalitetene, bortsett fra det estetiske elementet, som sentrumsbeboerne setter større pris på enn bosatte i de andre områdene. Kvinner og de som tilhører barnefamilier legger vekt på disse egenskapene uansett hvor de bor.

Boligområder som er kjenner ved *tetthet og tilgjengelighet* til både kultur, underholdning og service, samt et godt kollektivtilbud ønskes først og fremst av de som bor i det sentrale område. Det er med andre ord et godt samsvar mellom hva de ønsker og hva de har. Kvinner og de uten bil legger større vekt på sentralitet, kort veg til butikker og arbeidsplasser i tillegg til et godt kollektivtilbud enn menn og de som har bil i husholdningen gjør.

Trygghet for barn og fravær av kriminalitet er faktorer som er viktigere for beboerne i stasjonsbyen enn for de som bor sentralt under det idealet for boligområder som er kalt *nærmiljø og sosialt nettverk*. Ellers er kvinner og mennesker med barn mest opptatt av disse kvalitetene

Summary:

Preferences of residence, activity and travel patterns in the Oslo area

Introduction

The generation of traffic as a consequence of the localisation of different functions in urban areas is an important factor in local land use and transport planning. The majority of the local environmental problems is related to road traffic and also the deterioration of central urban areas, which otherwise could have been more attractive as residential areas. A reduction in road traffic will improve the environmental quality in central urban areas and make them more attractive as residential neighbourhoods.

Within the metropolitan area of Oslo there are great differences in activity and travel patterns between the different social categories. Among other things the differences are related to where they live. Car ownership and car use are lowest in the central parts of the region.

The last ten years' migration to the central urban areas indicates an increasing interest for more urban ways of life and life styles. This indicates a wider plurality in preferences and life styles in Norway, where urban culture and urban traditions are not well developed. People returning to the central residential parts of the city can result in reduced private car use in everyday life. Knowledge of different preferences and ways of living will give a valuable basis for reinforcing desirable trends in the local land use and transport planning.

Questions and methods

Two groups of questions are of importance for this kind of planning:

Variations in ways of living, activity and travel patterns

- Which are the variations in ways of living, activity and travel patterns between social groups in different parts of the urban region?
- Which demands claim different activity patterns and ways of life to transport, public or private?
- How important is people's access to transport for participation on different welfare arenas?

Variations in residential preferences

- Which variations are there in residential preferences between social groups in different parts of the city?
- How are the qualities of different urban areas evaluated? Which are the preferences and demands for the “good” city?

Two methods are used to answer these questions: interviews in focus groups and a postal enquete to approximately 1,500 persons aged 30 to 60 in three areas in the Oslo region. The random samples are drawn from a central area in the city, a suburban area and a nearby small railway town.

About the sample areas and motives for choice of residential area

Building years, type of housing and ownership are different in the three areas. Two thirds of the inhabitants in the central area own their apartments, mainly situated in older urban housing built in Victorian style. In the suburb co-operative housing is the most common form of ownership. In the railway town more than 90 per cent own they houses, which mostly are one-family houses.

The choice of residential area and purchase of housing are based on a mixture of coincidences, assistance from family and friends, economic restrictions and preferences. First of all it is the preferences that differ between the population in the three areas. All of them have had the same help from relatives and friends in their settling.

Access to work, shops, cultural institutions and entertainment - the central location - played an important role when people in the central area chose their housing. People in this area appreciate the experience of living in a city, which represents an urban entity. Because of the short distances it is possible to reach the public services on foot or by bicycle. It is not necessary to take bus or car to get around.

For people who live in the suburban area the access to nature and possibilities for outdoor life were two of the most important reasons for the choice of residential area. It was not the quality of the area as such, but the location of the residence in relation to the surrounding areas of forests and the absence of traffic noise and pollution that counted. Children's growing-up conditions was an important factor in this area. Very few expressed a belonging to the suburban area.

People in the railway town emphasised the easy access to nature and outdoor areas as well as public services. The picture of a village was important for their choice of residential area. Density, safety and nearness, also social, are characteristics of the village.

Activities and journeys

Activities and journeys are connected to the three welfare areas – *to have*, *to love* and *to be (doing)*. In the Nordic survey on welfare, performed by Erik Allardt, income, housing, occupation, health and education are classified as *to have*. Neighbourhood and family relations, friendship, human interaction, belong to the area *to love*. Leisure activities, reputation and political resources are connected to the dimension *to be (doing)*.

When these concepts are connected to travel activities, it is necessary to make some simplifications. The journey to work can both be related to the material aspects of work, i.e. *to have*, and to reputation, *to be*. In this context it will be related to the dimension *to have*.

Journeys to work and trips connected to shopping are indicators of *to have*. Trips related to visiting friends and relatives are connected to the dimension *to love*, while trips related to leisure activities are classified under the dimension *to be*.

The greatest differences between the three urban areas of the types and amount of activities are found in the dimension *to be (doing)*. People in the central part of the city participate to a greater degree in cultural activities and attend more often to entertainment arrangements than people in the two other areas do. People both in the central area and in the railway town have a stronger local geographical orientation of their activities than people in the suburb have. These areas are more "complete" urban areas than the suburb is.

The analyses show that place of living is important for the choice of travel mode within all three welfare areas, also when it is controlled for the effect of other variables. This is especially the fact for the use of car within the areas *to have* and *to love*. These are welfare areas where the destinations are given. The working place, the school, the kindergarten, friends and relatives have all their defined places. People who live in the central area have most of their activities within the inner parts of the city, and they very often walk or use a bicycle.

In addition to place of living, the lack of driving licence and a car is also important for choosing cycling or walking. This lack is even more significant in the use of public transport. The effect of living in the suburb is greatest within the welfare dimensions *to have* and *to be* in relation to using public transport. Place of living has no effect on the use of public transport within the dimension *to love*. Lack of private transport resources is the most important.

Gender is a determining factor for using both car and public transport in all three welfare areas. Men travel more often by car, while women use public transport more often than men do. The significance of gender is most evident within the dimension *to have*. This means that men have better access to a car within the welfare area, where paid work is one of the most important activities. The use of car increases with increasing income and with the number of children in the household. Within the *have*-dimension it is a tendency that the use of public transport increases with the level of education while car use decreases.

Consequences of restrictions on car use

The analyses of the consequences of temporal restrictions on car use show that there are great variations according to both welfare dimensions and places of living.

Some of the activities within the welfare area *to have*, paid work and transport of children to school or kindergarten, are both temporal and spatial limited. About one fifth of the population in the suburb and the railway village said that these activities had to be moved to another place if they could not use a car.

Most of the respondents have alternatives to the car. In the central part of the city people can walk, cycle or go by public transport. Walking or cycling are the most

important alternatives for people in the railway town. For the suburban population public transport is the best substitute to the car. We also find the same alternatives for other activities within this welfare area. Some of these activities can also be displaced in time.

Within the welfare area *to love*, which comprises visits to friends and relatives, the level of car use is high. However, both the alternative modes of transport and the possibility of changing the time are good. As for the other welfare areas the activities are the least car dependent in the central part.

In the welfare area *to be* the dependence on car varies. It is lowest for cultural and entertainment activities, where the alternatives are good because so many of these institutions are located in the central parts or the distances are short. For the organised activities and the outdoor activities the dependence on car is a little higher.

Planning ideals and visions of the “good” city

In housing and city planning three ideologies have been distinctive: the idea of the *Garden city*, *Functionalism* and *Neighbourhood* principles. The idea of the Garden city was to combine the good aspects of the city with the qualities of the countryside. Functionalism wanted to separate the city into different areas for various human activities. The purpose was to separate housing, work and recreation and create good and simple housing, where light and air were emphasised. The basis of the Neighbourhood principle was the village with the local community and small-scale buildings.

Some of the elements from these three planning ideologies are found among the housing and city ideals that people in the three areas in Oslo express.

From the discussion in the focus groups and the answers from the postal enquete three groups of city ideals appeared: *the green city* with environmentally friendly transport, *the dense/classic city* and *the car city*.

The green city has car-free inner city areas, the car traffic is almost invisible, there are many parks and green areas, it is easy to walk and cycle and the public transport supply is sufficiently good. This is the “environmental” city, where the transport system is adjusted for low energy use. This is in a way a modern version of the Garden city.

This ideal is expressed regardless of where people live in the region. Preferences for the green city are more common among women than among men, and among people with children, high income and few cars.

The dense/classic city has qualities like buildings with tradition, beautiful surroundings, streets and buildings, a varied supply of shops, working places and housing, good neighbour relations and social security. This ideal gives associations both to the village and the pre-war city, before zoning and separation of functions was implemented through the establishment of the suburbs. There are elements from the Neighbourhood principle in this ideal. People who live in the central area express more often preferences for the dense city than people living in the two other areas do. Women and people with high education appreciate the dense city more than men and people with low education do.

The car city is characterised by good parking possibilities and that it is easy to get around by car. Among the three planning ideals the car city is the one that people most seldom express preferences for. The lack of enthusiasm for this ideal is the same in all three areas. People who prefer this ideal have low education and they also have more than one car.

Visions of what the good neighbourhood area should be are more closely knitted to the characteristics of the area where the respondents live than visions of what a “good” city should be.

The good neighbourhood area is divided into four groups: *nature and aesthetics*, *dense and accessible*, *community and social network* and *traffic and the environment*.

Nature and aesthetics are analogous to the green city, even though the elements are not quite the same. Peace and quietness, clean air, beautiful surroundings and short distances to outdoor areas resemble the qualities of the garden city. People who live in the railway town appreciate this ideal more than the two other groups do. Women and people with children prefer this kind of neighbourhood independent of where they live.

People, who live in the central part of town, first of all prefer neighbourhood areas characterised by *density and easy access* to cultural institutions, entertainment and service and a good supply of public transport. Women and people without a car emphasise centrality, short distances to shops and working places in addition to public transport more than men and people with a car do.

Safety for children and lack of criminality are more important elements for people who live in the railway town than for the others. These are elements under the ideal called *community and social network*. Women and people with children emphasise these qualities more than others do.

1. Innledning og problemstillinger

1.1 Innledning

Sammenhengen mellom lokalisering av ulike funksjoner i et bysamfunn og den genererte transportmengden er et sentralt spørsmål i den lokale areal- og transportpolitikken. I en stor del av de sentrale byområdene representerer vegtransporten mesteparten av de lokale miljøproblemene og forringer bystrøk som kunne vært mer attraktive som boligområder. En reduksjon i biltrafikken vil kunne heve kvaliteten på en rekke byområder og dermed gjøre dem mer attraktive for boligformål.

Det karakteristiske for dagens storbyer er en stor spredning av boliger, ulike typer service og arbeidsplasser. Denne utviklingen har pågått over flere tiår, og de sentrale byområder har dermed fått mindre betydning både som bo- og arbeidsplassområder. I Oslo sentrum og indre sone har antallet både boliger og arbeidsplasser gått ned (Hjorthol 1998). På midten av 70-tallet ble denne mer eller mindre kontrollerte byveksten i USA betegnet "*urban sprawl*" (Gottdiener 1977). Spredningen av byveksten har resultert i økte reiselengder og mer bruk av bil, også i Norge (Vibe 1991, Næss 1993, Vibe og Hjorthol 1993). Samspillet mellom byutvikling, bilhold og bilbruk har virket forsterkende på både spredningsmulighetene i lokaliseringsvalg og kravene til bilbruk. Utflytting og spredning favoriserer bilbruk, og økt bilhold og bilbruk muliggjør ytterligere spredning.

Enkelt sagt har dette skapt et mobilitetskrevenne bysamfunn, der den som kan reise (ofte, langt, hurtig) har større muligheter på velferdsmessige arenaer som arbeidsmarked, utdanningsmarkedet osv enn de som ikke har så gode reisevilkår. Den som har dårligere reisemuligheter kan oppleve å få redusert sin tilgjengelighet til viktige arenaer. Dette vil blant annet avhenge av hvor man bor i en storbyregion. De perifere områdene vil ha færre tilbud enn de sentrale. Det vil også avhenge av hvilke levekårsarenaer eller "livsområder" som er aktuelle og viktige for den enkelte. I ulike faser av livet vil for eksempel utdanning være viktig, i andre lønnsarbeid og muligheter på arbeidsmarkedet, og blant eldre aldersgrupper er det kanskje det sosiale nettverket som har størst betydning i ens daglige liv.

Innenfor storbysamfunnet (Oslo-området) er det store variasjoner i aktivitets- og reisemønstre mellom befolkningsgrupper, som blant annet har sammenheng med hvor i regionen de bor. Bilholdet og bilbruken er lavest i de sentrale deler av regionen (Hjorthol 1998).

Den spredte tettstedsutbyggingen satte sitt preg på hele 1970- og 80-tallet. Resultatet var at folketallet sank i nesten alle gamle byområder. I ytterområdene og i omlandene var det netto vekst i folketallet. I løpet av begynnelsen på 90-tallet kan det se ut til at den befolkningsmessige byutviklingen har skiftet retning. I mange store og mellomstore byer har befolkningsøkningen i ytterområdene og omlandet enten avtatt eller stabilisert seg. Det mest markante er en kraftig økning i de gamle kjerneområdene. 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 bosted, der sentrumsnærhet får større betydning.

1.2 Problemstillinger

De seneste årenes flyttebevegelser tyder på en økt interesse for å bo mer sentralt i byområdene, for mer urbane levemåter og livsstiler. Det indikerer et større mangfold i levemåter og preferanser i det urbane samfunn enn det man kanskje har vært vant til i Norge, som ikke har noen velutviklet urban kultur eller særlige urbane tradisjoner. Oppfatningen om at det er småhus som befolkningen ønsker seg aller mest, er fremdeles utbredt. På landsbasis er det slik, men i storbyregionen er ønskene mye mer differensiert (SSB 1990). En interesse for det vi noe upresist kan kalle en urban levemåte, som blant annet dreier seg om å bo sentralt, bruke de kultur- og underholdningstilbudene som er karakteristiske for byen mer enn å delta i sportsaktiviteter og dyrke friluftsliv, kan legge grunnlag for en lokal transportpolitikk som baserer seg på at behovet for bil blir mindre. Dermed vil det totale transportomfanget med bil kunne reduseres. Det forutsetter at en slik politikk ikke reduserer befolkningsgruppers tilgjengelighet til velferdsmessig viktige områder eller arenaer. Kunnskap om levemåter og preferanser kan gi grunnlag for å forsterke ønskete trender gjennom den lokale areal- og transportplanleggingen.

Det er to hovedgrupper av spørsmål som er viktige å få svar på som kunnskapsgrunnlag for en slik politikk:

Variasjoner i levemåter, aktivitets- og reisemønstre

- Hvilke variasjoner i levemåter, aktivitets- og reisemønstre er det mellom befolkningsgrupper som er bosatt i ulike deler av storbyområdet?
- Hvilke variasjoner er det mellom befolkningsgrupper innenfor samme type bostedsområde?
- Hvilke krav stiller ulike levemåter og livsstiler til transport, det være seg individuell eller kollektiv?
- Hvor viktig er tilgang til transport for deltaking på ulike velferdsarenaer for ulike sosiale grupper i forskjellige byområder?

Variasjoner i bostedspreferanser

- Hvilke variasjoner er det mellom befolkningsgrupper i forskjellige deler av byen når det gjelder motiver for valg av bosted?
- Hvor viktige er faktorer knyttet til trafikkmiljø og tilgang til transport i forhold til andre faktorer? Hvilken rolle spiller trafikale forhold som kort avstand til kollektivtransport, tilgang eller mangel på parkeringsplass og miljøulemper som støy og forurensning?
- I hvilken grad vil befolkningen ha et tettere bysamfunn med mindre trafikk på bekostning av egen mulighet til å bruke bil? Hvilke prioriteringer vil ulike

grupper gjøre mellom hensynet til å kunne bo sentralt med god tilgjengelighet i forhold til tilgang til bil dersom det ble aktuelt?

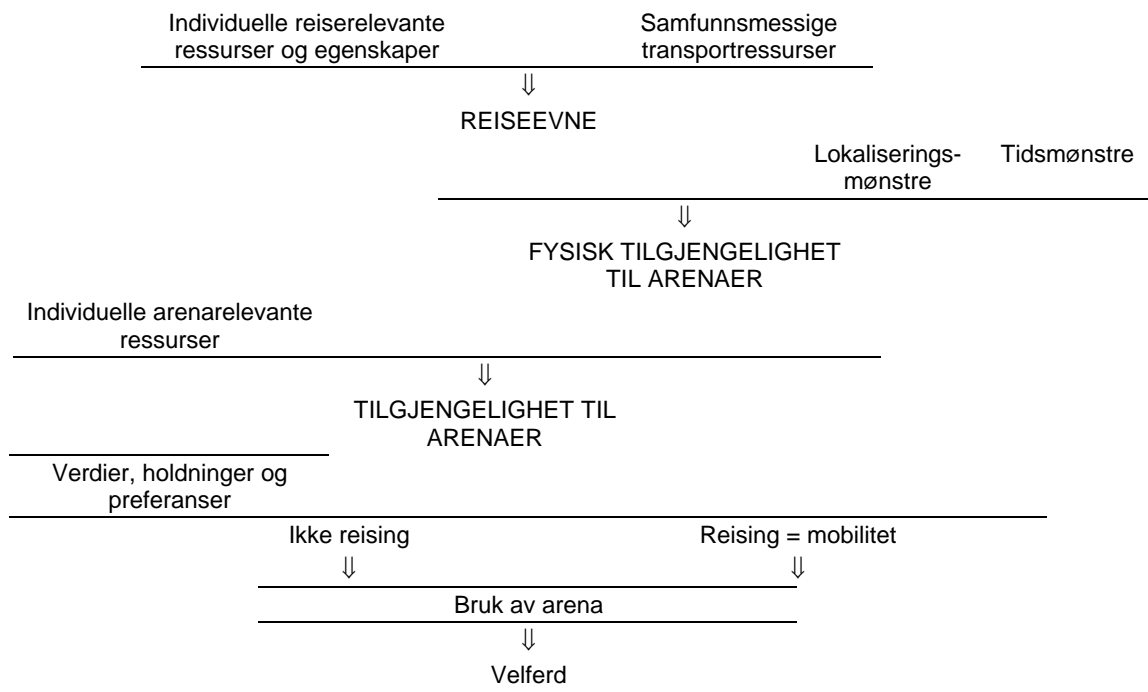
- Hvordan vurderes ulike kvaliteter ved forskjellige byområder? Hva er ulike befolkningsgruppers krav og ønsker til den ”gode” by?

Den første delen av problemstillingene kan forstås innenfor en teoretisk ramme der mobilitet, tilgjengelighet og velferd er sentrale begreper. I den andre gruppen av problemstillinger er spørsmål om ulikheter i den urbane kulturen også av interesse.

1.3 Mobilitet, arenabruk og velferd

I levekårsterminologien kan ressurser settes inn på arenaer og gi avkastning i form av levekårskomponenter, for eksempel inntekt, arbeidserfaring osv. Dette kan igjen øke vedkommendes velferdsnivå.

Måten arena er brukt på her tilsvarer i hovedsak måten begrepet brukes i de norske levekårsundersøkelsene (SSB 1993). I den norske levekårsundersøkelsen knytter man velferd til et sett av individuelle ressurser og de arenaene hvor ressursene kommer til anvendelse. En ressurs har dermed verdi dersom den kan brukes eller omsettes på en arena. Bruken av arenabegrepet retter søkelyset mot de samfunnsmessige strukturene som betinger velferdsmulighetene og fordelingsvirkningene av den offentlige innsatsen (Øyen 1992).



Figur 1.1: Forholdet mellom individuelle og samfunnsmessige faktorer som påvirker mobilitet (reising), arenabruk og velferd

I svært mange tilfeller må man reise for å delta på samfunnsmessige arenaer. Men hvor langt man reiser, hvor ofte man reiser og hvilken reisemåte man benytter, avhenger av både individuelle og samfunnsmessige faktorer, som vist i figur 1.1. Her defineres mobilitet som de faktiske reiser. Tilgjengelighet er potensialet for å kunne reise.

Tilgang på transport og tilgjengelig, ubunden eller fri tid, er viktige betingelser for å kunne reise og hvor langvarig reisen kan være. I de aller fleste tilfeller innebærer reisevirksomhet større eller mindre grad av egen fysisk innsats. Helse har dermed en viss betydning for å kunne reise. Er den økonomiske ressurstilgangen tilstrekkelig, kan alle typer transporttjenester kjøpes, og en trenger å bruke egne krefter minimalt.

Tilgang til transport kan knyttes til individuelle ressurser - ubunden tid, helse (i form av bevegelighet), kunnskap (førerkort for kjøretøy), egen disponibel inntekt (innkjøp og drift av sykkel, motorsykkel, bil eller liknende) og disposisjonsrett over kjøretøy.

De individuelt eide eller disponible kjøretøy eller transportredskaper har bare relativ verdi eller betydning for muligheten til å reise. De er avhengige av ytre transportmessige ressurser i form av en infrastruktur. En rask bil har ingen betydning for muligheten til å reise dersom det ikke finnes veier å kjøre på.

I tillegg til de individuelt reiserelevante ressursene og infrastrukturen, vil de kollektive transportredskapene kunne være med på å øke reisemulighetene. Disse to settene av variabler defineres som reiseevne.

Reiseevnen forteller noe om potensialet for å kunne reise. Som andre evner trengs heller ikke denne evnen å realiseres, og som vi ser, øker denne evnen med samfunnsmessig innsats - i form av transportressurser. Dette er et viktig poeng i diskusjonen om privat vs offentlig transport. Det kan ikke (i all hovedsak) finnes noen moderne privat transport uten samfunnsmessige investeringer.

Slik som reiseevnen er definert, er den gjort uavhengig av andre samfunnsmessige forhold som vil ha betydning for reisevirksomheten.

Måten de samfunnsmessige transportressurser er bygd ut og organisert på er hovedsakelig betinget av to sett av hovedvariabler - de lokaliseringmessige og de institusjonelle. Hvordan byens forskjellige funksjoner/aktiviteter/lokaliteter er plassert i forhold til hverandre og hvilke som er forbundet med hverandre, er med på å styre de daglige reiser - både retning, avstand og muligheter til å kople dem til reisekjeder. Om arbeidsplassene er konsentrert eller spredt og om forretningene ligger sentralt eller bilbasert i periferien, vil ha stor betydning for reisevirksomheten.

Institusjonelle forhold som for eksempel arbeidstider, skoletider og åpningstider vil legge føringer på når mesteparten av reisene skal foregå. Det er i rushtiden om morgenen og ettermiddagen at de kollektive reisetilbudene er best. Den tidsmessige organisering av samfunnet er også sterkt koplet til produksjon.

Reiseevnen, sammen med de omgivelsesmessige mulighetene og begrensningene, vil fortelle hvilken fysisk mulig tilgjengelighet den enkelte har til byens forskjellige aktiviteter, domøner eller arenaer.

Tilgjengelighet definert på denne måten forteller noe om en mulighet, om et potensial for det geografiske området en person kan rekke over gitt sin reiseevne og det aktuelle lokaliseringsmønster og de institusjonelle variablene. Potensialet kan imidlertid måles for de ulike arenaene, enten det gjelder arbeidsmarkedet, ulike fritidsaktiviteter eller andre aktiviteter med en fast lokalisering dersom vi kjenner vedkommendes bostedsadresse i byen. Denne måten å definere fysisk tilgjengelighet på, tilsvarer omtrent det Robert Erikson kaller *accessibility*: "*Accessibility is a function of the physical spacing between places, of the presence of roads and fixed-rail systems, of the supply of transport services and of the individual's resources. It can be measured as the total sum of resources with respect to health, time, money and access to means of transport which are required to bridge the distance* (Erikson, 1974: 281).

I tillegg til den fysiske tilgjengelighet til byens forskjellige arenaer trengs også arenarelevante individuelle ressurser. På arbeidsmarkedet vil det for eksempel være nødvendig med erfaring eller utdanning, på den sosiale arena trenger en venner eller slektninger.

Ut fra sine verdier, preferanser og holdninger må personen vurdere om hun ønsker å bruke eller delta på arenaen. Det vil være flere faktorer som er med på å betinge disse ønskene og som påvirker vurderingene. Holdninger og preferanser er gjerne sammensatt av både kunnskap, emosjoner og en handlingskomponent, og dette virker i samspill (se for eksempel Hjorthol og Berge 1997).

Arenadeltakelse eller ikke vil ikke alltid være et spørsmål om valg. En del aktiviteter vil være "obligatoriske" gjennom beslutninger som allerede er tatt, enten av personen selv eller av andre. Skolegang er obligatorisk for alle barn. Lønnsarbeid stiller krav til en bestemt type innsats, som oftest tids- og stedsmessig bestemt.

Deltakelse på en arena kan foregå enten ved at en reiser (bort fra hjemmet) eller ved at en blir værende. Personen kan arbeide hjemme, og dermed bortfaller arbeidsreisen. Men de aller fleste må reise for å delta på arbeidsmarkedet. Det samme gjelder for deltakelse på mange andre arenaer.

I figur 1.1 har vi satt reising lik mobilitet. Mobilitet betyr bevegelse og den faktiske reiseaktiviteten kan brukes som et uttrykk for hvor mye vedkommende beveger seg. Mobilitet kan måles i antall reiser på dag, i avstander pr dag, i hastighet eller andre mål som uttrykker forholdet mellom tid og rom for personen.

At man reiser indikerer at man bruker arenaer, at man deltar i aktiviteter. Høy mobilitet, enten i form av mange reiser, høy hastighet og/eller lange reiser, betyr at vedkommende er en hyppig bruker av arenaen eller arenaene, bruker kort tid til å komme dit "det skjer" og/eller reiser langt. Lav mobilitet kan bety at vedkommende har få reiser eller at de er korte i forhold til tidsbruken.

Den som ikke reiser, mangler enten reiseevne, og/eller lokaliseringsmønstrene/-tidsmønstrene legger hindringer i veien, og/eller vedkommende har ikke tilstrekkelige arenarelevante ressurser, eller hun vil ikke bruke arenaen, eller arenadeltakelsen foregår uten reising.

Bruk av arenaen kan skape velferd, men omfanget av reisevirksomheten, som kan uttrykkes som grad av mobilitet, gir ikke nødvendigvis noe mål på velferd.

Høy mobilitet kan være uttrykk for et høyt villet aktivitetsnivå og ønsket lokaliseringstilpasning, men høy mobilitet kan også være uttrykk for «strukturell tvang», at vedkommende må reise langt for å få arbeid, eller at det er nødvendig å skaffe bil på bekostning av andre goder for å klare hverdagslivets gjøremål innenfor tiden som er til rådighet. Man kan derfor snakke om mobilitetskrevede omgivelser, for eksempel i form av et spredt lokaliseringsmønster. Samfunnsmessig endring i lokaliseringsmønstre kan forandre den fysiske tilgjengeligheten, på samme måte som infrastrukturelle tiltak kan gjøre det.

Høy mobilitet i et samfunn vil ha flere negative virkninger.

Det kan gi miljøvirkninger i form av støy, luftforurensning, vibrasjoner, barriereeffekter og utrygghet. Høy mobilitet kan skape virkninger innenfor familien og nærmiljøet ved at flere aktiviteter foregår utenfor hjem og nabolag. Å øke mobiliteten for noen kan bli på bekostning av andres reisemuligheter. Om en generell økning i mobiliteten øker velferden for mange, kan den likevel reduseres, enten relativt eller absolutt for bestemte grupper (for eksempel ved at en gjennom vegbygging øker reiseevnen for dem som har bil, men reduserer den for de billøse).

Mobilitet kan altså ikke brukes som et direkte mål på velferd, men det kan brukes som et uttrykk for hvordan ulike sosiale grupper bruker byen. Når vi kjenner den enkeltes reiseevne, arenarelaterte ressurser og krav til deltakelse (for eksempel ut fra familiesituasjon og yrkesdeltakelse), vil mobiliteten gi beskjed om hvordan omgivelsesfaktorene (lokaliseringsmønsteret og den samfunnsmessige tidsorganiseringen) og vedkommendes egne holdninger og preferanser virker inn på arenabruken. Det vil si at man kan få et bilde av hvor godt eller dårlig de ytre faktorene er tilpasset de individuelle ressursene.

1.4 Reisesenes velferdsmessige tilknytning

En reise og reisevirksomhet er som regel ikke noe mål i seg selv, men et middel til å realisere andre mål eller tilfredsstillende andre behov. Vi vil derfor ta utgangspunkt i de aktiviteter som er vanlig (og ønskelig) for at mennesker skal kunne leve et velferdsmessig godt liv og undersøke hva som trengs av transport. For å avgrense diskusjonen om hvilke faktorer som bør tas med, har vi tatt utgangspunkt i den finske sosiologen Erik Allardts (1975) inndeling av velferd. Han definerer velferd ut fra tilfredsstillende av behov knyttet til:

- å ha
- å elske
- å være.

I Allardts nordiske undersøkelse er inntekt, boligstandard, sysselsetting, helse og utdanning klassifisert under det *å ha*. Naboskapsrelasjoner, familiefelleskap og vennsforbindelser, menneskelig samhandling tilhører dimensjonen *å elske*. Fritidssysler, anseelse, uerstattelighet og politiske ressurser er knyttet til dimensjonen *å være*. Disse komponentene er dels verdier i seg selv og dels ressurser (Allardt op cit: 37). De er viktige både som resultat og som innsatsfaktorer. Sysselsetting, det å ha et arbeid, gir inntekt, samtidig som det for mange er et viktig aspekt ved selvrealisering. Det betyr for eksempel at ulike sider ved lønnsarbeid kan plasseres under både det *å ha* og det *å være*.

Når begrepene over knyttes til reisevirksomhet, er det nødvendig å gjøre noen forenklinger og forutsette en viss en-dimensjonalitet når det gjelder reisenes koplinger til velferdsdimensjonene. Arbeidsreisen kan i utgangspunktet knyttes både til det materielle aspektet ved arbeid, dvs ha-dimensjonen, og til selvrealisering, dvs å være. I denne sammenhengen vil den bli knyttet til ha-dimensjonen.

Innkjøpsreiser og arbeidsreiser lar vi være indikatorer på *å ha*, besøks- og omsorgsreiser et uttrykk for samhandling (*å elske*), mens fritidsreiser av ulike slag knyttes til *å være*. Det er disse kategoriene av reiser vi vil fokusere på.

Det er helt klart at forskjellige sosiale grupper i samfunnet vil ha ulike mengder av Allardts tre velferdsgoder. Dette vil kunne gjenspeile seg i deres aktivitetsmønster og reisevirksomhet. Reiser kan betraktes som en indikator på behovs-tilfredsstillelse, gitt den geografiske strukturen samfunnet har. Reiseaktivitet er en vanskelig indikator. Den er ikke slik som andre leveårskomponentene, som for eksempel utdanning og inntekt, som det er bra å ha mye av. Som nevnt i forrige avsnitt, kan mye reising over lange avstander snarere være en byrde enn et gode. Aller helst skulle man kanskje ønske et samfunn der man kunne spasere til de fleste gjøremål. For å kunne bruke aktiviteter og reising som en indikator på velferd, er det nødvendig å betrakte den relativt til bosted. Avstandene mellom ulike funksjoner kan være større for en som bor i et drabantbyområde enn for en som bor sentralt i byen. Bosted i et byområde vil derfor være viktig i forhold til hva som er tilgjengelig innenfor bestemte avstander.

Når vi i dette prosjektet vil studere variasjoner i aktivitetsmønstre relatert til velferd, vil tilgjengelighet derfor være et like viktig begrep som mobilitet.

Tilgjengelighet til ulike typer service og tilbud kan beregnes eller måles ut fra hva som finnes og hvor langt det er til de ulike tilbudene. Spørsmålet er hvor viktig dette er for beboerne. Og om det blir lagt vekt på slike ting når man velger bosted, og om mangel på tilgjengelighet kan bli et motiv for å flytte. I forhold til tiltak som dreier seg om begrensninger av bilbruk er det også interessant å undersøke i hvilken utstrekning slike tiltak vil begrense tilgjengelighet og aktivitetsmuligheter for ulike befolkningsgrupper.

1.5 Bostedspreferanser og variasjoner i aktivitetsmønstre

Valg av bosted vil blant annet være en avveining mellom tilgjengelighet til velferdsmessige arenaer og de transportressursene man vil trenge for å nå dem. Hvilke ønsker eller preferanser man har når det gjelder bosted, vil virke i samspill med disse ytre faktorene.

I likhet med andre typer av preferanser, vil bostedspreferanser avhenge av flere faktorer. Ønsker eller preferanser vil avhenge av hvilke *alternativer man har kjennskap til*. Har man bodd på samme sted hele livet, kan det være vanskelig å forestille seg hvordan det ville være å bo på et helt annet sted. Har man alltid bodd midt i byen, er det ikke så lett å tenke seg hvordan livet på landet vil være, og omvendt. Det betyr at ens "bostedshistorie" kan ha en viss innvirkning på bostedspreferansene.

Aspirasjonsnivået er med på å legge grunnlaget for hvilke preferanser man gir uttrykk for. Mennesker tilpasser ofte sine ønsker etter hva som er mulig (Næss 1986). Aspirasjonsnivået heves og senkes etter persiperte muligheter, og de persiperte mulighetene baseres på både egne erfaringer og på det man ser at ens referansegruppe (de man sammenlikner seg med) gjør (Campell m fl 1976). Over tid justerer man som regel sine bostedsønsker etter hva som er mulig og etter hvor andre sammenliknbare grupper etablerer seg. Dersom aspirasjonsnivået ligger over de faktiske mulighetene, utvikles misnøyen. Campell m fl fant at tilfredsheten er omvendt proporsjonal med gapet mellom virkelighet og aspirasjon. Er preferansen en romslig Frognerleilighet og virkeligheten er en to-roms på Carl Berners plass, er det fare for at tilfredsheten er liten.

Uttrykte preferanser er også påvirket av de *normene* som ”styrer” hva man kan tillate å ønske seg. Tidligere tiders norm om at beskjedenhet er en dyd, kan se ut til å ha måttet vike for en større ubeskjedenhet knyttet til økt velstand og forbruksmuligheter. Derfor er det mulig at yngre vil stille større krav til bostedets kvaliteter enn eldre.

Preferanser betraktes gjerne som individets ønske om tilfredsstillende av behov her og nå (Holte 1971). Når det gjelder bostedspreferanser, og kanskje enda mer når det gjelder visjoner om hva den gode by og det gode bostedsområde skulle være, kan en tenke seg at hensynet til framtidige generasjoner kommer inn som et element. Beboere med barn er for eksempel mer opptatt av trafikkmiljøets konsekvenser (forurensning, usikkerhet m v) enn de som ikke har barn (Hjorthol m fl 1990a).

Fra boligmiljøundersøkelser og trafikkmiljøundersøkelser kjenner man til at ulike befolkningsgrupper setter pris på bynære boliger på grunn av sentral beliggenhet (Klæboe og Kolbenstvedt 1994, 1995). Samtidig vet man at ulempen i disse områdene er trafikken, både den som kjører gjennom og den lokale. I de mest utsatte områdene er derfor trafikken en viktig grunn til at man ønsker å flytte (Hjorthol og Kolbenstvedt 1987, Hjorthol m fl 1990a). De mer detaljerte avveiningene ulike befolkningsgrupper gjør i forbindelse med valg av bosted vet man imidlertid lite om. De store landsomfattende undersøkelsene, som den tidlige flyttemotivundersøkelsen (SSB 1974a) og de senere boforholdsundersøkelsene (SSB 1974b, 1990) gir lite differensierte svar på bostedspreferanser og flyttemotiver.

Kunnskap om interesse for sentrale boliger med begrenset adgang til egen bil finnes blant annet 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 (Glottz-Richter 1995). Interessen her er tilsvarende stor.

Analyser av storbybefolkningens (Oslo-området) aktivitetsmønstre og tilgang til bil viser at det er store forskjeller etter hvor de bor (Hjorthol 1998). Bosatte i sentrale deler av Oslo (sentrum og indre soner) har et mer lokalt aktivitetsmønster og lavere bilbruk enn de som bor i de ytre byområdene. Her finnes både arbeidsplasser, kulturinstitusjoner og alle typer servicetilbud. Dette gjør de sentrale områdene mer

komplette enn hva de ytre områdene kan karakteriseres som. Dette skaper grunnlag for andre typer levemåter enn i de mer perifere områdene av byregionen.

1.6 Boligen og boligmarkedet

Boligmarkedet kan betraktes som et sett av submarkeder, selv om en del forskjeller mellom eieformer er mindre betydningsfulle etter at prisreguleringene ble opphevet på begynnelsen av 1980-tallet. Både eieformer og type boliger varierer imidlertid etter lokalisering i Oslo-regionen. Selveide småhus finnes det flere av i omegnskommunene enn innenfor byens grenser, og flerfamiliehus er det flere av i indre sone enn i ytre sone. Det er også flere leiligheter tilhørende boligkooperasjonen i østlige og sørlige deler av ytre sone enn i nordlige og vestlige deler av Oslo.

I denne undersøkelsen er vi ikke så opptatt av boligens egenskaper utover det at bestemte typer boliger kan ligge i bestemte typer strøk. Det som kjennetegner boligmarkedet i storbyene, er at man her finner både de dårligste boligene og de største eneboligene (Hansen og Gulbrandsen 1991).

Prisen på boligen vil spille en rolle for de aller fleste boligkjøpere, både den absolutte prisen og hva man får igjen for pengene. En enebolig av samme standard kan ha forskjellige priser alt etter beliggenhet. I en storbyregion er dette tydelig.

Svært mange sier at de ønsker en enebolig og en selveierbolig, men det er store variasjoner etter hva de har i utgangspunktet og hvor de bor. De som bor i storby har ikke enebolig/småhus like hyppig på ønskelisten som de som bor andre steder (SSB 1990).

En undersøkelse av ensliges boligønsker viser at svært mange av dem ønsker seg en større bolig og en selveierbolig (Gulbrandsen 1990). Men planene for anskaffelsen er mer realistisk enn ønskene. Mens de fleste ønsker seg selveierbolig, er det mindre enn halvparten som tar sikte på å anskaffe seg en. Dette betyr at det er viktig å skille mellom det å ønske seg en bestemt boligstandard eller bolig med spesielle egenskaper og det å planlegge å skaffe seg en slik bolig.

Selv om våre problemstillinger først og fremst er knyttet til preferanser ved selve bostedet, vil det derfor likevel være nødvendig å inkludere egenskaper ved boligen, fordi bosted og bolig ofte er knyttet sammen innenfor en byregion. Ved siden av objektive egenskaper ved selve stedet eller boligområdet og ved boligen, har vi trukket inn det vi kaller relasjonelle forhold og spesifikke aktiviteter. Disse to gruppene av faktorer viser til samspillet mellom de objektive kjennetegnene og egenskapene ved områdene og beboernes "bruk" av dem. Men først skal vi ta for oss områdenes sosiospatiale karakter.

1.7 Byområdenes sosiospatiale karakter

I en storby vil rommet alltid ha en sosial historie, som er mer eller mindre bevisst for byens innbyggere. Den sosiale dimensjonen inkluderer kjennetegn ved befolkningen i området, strøkets sosiale historie og samspillet mellom disse. Det sosiale rommet representerer ulike aspekter. Henri Lefebvre (1991) har tre betegnelser på det dialektiske forholdet mellom rommet og de sosiale forhold. For det første opererer han med den romlige praksis (*spatial practice*), det vil si hverdagslivets reiser og aktiviteter, hva de er og hvor de foregår. Den andre kate-

gorien er det abstrakte rom (*representations of space*), som er romlige forestillinger knyttet til relasjoner i produksjonssfæren og til den samfunnsmessige ”orden” disse relasjonene pålegger. Dette er det åpne og offentlige rom slik det er definert av de dominerende interesser, og som kommer til uttrykk for eksempel gjennom by- og trafikkplaner. Den tredje kategorien er fantasiens eller de ulike oppfatningenes rom (*spaces of representation*). Denne innebærer ulike symboler og bilder forskjellige aktører har eller skaper seg av de omgivelsene de lever i.

Tar vi utgangspunkt i individets perspektiv, vil det tredje aspektet ved rommet være påvirket både av personens sosiale praksis og de dominerende interessers definisjon av det offentlige rom.

Oslo kan fremdeles karakteriseres som en klassedelt by. Ulike levekårsindikatorer viser klare forskjeller mellom bydelene, og forskjellene går til en viss grad mellom øst og vest (Hagen m fl 1994). I tillegg har opp mot 20 prosent av dagens østkantboere (indre sone) sine røtter i asiatiske land. Samtidig har andre av de østlige bydelene som Kampen, Rodeløkka og deler av Vålerenga fått en endret befolkningssammensetning etter byfornyelsestiltak, fra arbeiderklasse til middelklasse. Det er med andre ord tendenser både til gentrifisering¹ og ghetto-dannelser i de opprinnelige arbeiderklassebydelene.

Undersøkelser av reurbanisering i form av gentrifisering viser at årsakene til å flytte inn i de sentrale bydelene varierer. En undersøkelse fra London konkluderer med at denne typen flyttere ofte består av folk med administrative eller tekniske yrker i de øvre sosiale lag (Munt 1987). De er unge, profesjonelle og med universitetsutdanning. Denne undersøkelsen fant også at spesielle områder ble valgt ut fra primært to hensyn: områdets arkitektur (viktorsansk 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 var 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 som 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, foreldrene slapp å kjøre dem. Stedsspesifikke egenskaper og opplevelsen av bostedsområdets karakteristika er derfor interessante å få fram.

¹ *Gentrification* betegner en form for reurbanisering der lavstatusområder i indre bydeler endres til middel- eller høystatusområder gjennom nyinvesteringer i boligbestanden. Innflyttingen skjer som regel fra relativt nærliggende bostedsområder i tettstedsområdet eller rett utenfor (Smith 1980, Zukin 1987)

1.8 Relasjonelle faktorer og spesifikke aktiviteter

Med relasjonelle faktorer mener vi samspillet mellom de faktiske kjennetegn ved boligområdet eller bydelen, det som finnes av ulike tilbud, det være seg butikker, kultur, underholdning osv, og den enkeltes bruk og preferanse for dem.

Det er lite interessant om bydelen er full av arbeidsplasser, mens personen arbeider et helt annet sted. Det samme kan man si dersom det finnes en rekke lokale forretningstilbud, mens vedkommende reiser til *Liertoppen* for å handle.

Det er med andre ord ikke tilstrekkelig å kjenne til det faktiske tilbudet i en bydel eller byområde, men hvilke tilbud som brukes og hva som settes pris på av dem.

Dette betyr at vi er ute etter hva folk faktisk gjør på ulike arenaer, som arbeid, fritid, sosialt samvær m v, og innholdet i disse aktivitetene og hvor transportrelatert og transportavhengige de er. Det som kan være interessant i denne sammenhengen, er i hvilken grad vi finner aktivitets- eller levemønstre og smaks- eller preferanseprofiler som er spesifikke for ulike typer av byområder.

Bosatte i og tilbakeflytterne til den sentrale byen representerer antakelig en gruppe som ønsker en annen måte å leve på enn det som er mulig i en forstad. Sharon Zukin (1987) sier det slik om tilbakeflytterne til sentrale deler av New York: *"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."* (s 144).

Om man finner tilsvarende preferansestrukturer blant sentrumsbeboerne i Oslo er foreløpig et empirisk spørsmål. To undersøkelser gjort i indre deler av Oslo i 1982 og 1988 tyder på en økt preferanse for å bo sentralt i byen (Wessel 1996). I løpet av denne perioden økte interessen for å bo sentralt med 63 prosentpoeng.

Det er også av interesse å finne ut om stedsspesifikke egenskaper kan legge begrensninger på ulike gruppes aktivitetsmuligheter. Ulike befolkningsgrupper vil også ha ulike krav og ønsker knyttet til avstander. Så lenge både transportressurser og ansvar for barn er ulikt fordelt mellom kvinner og menn, vil avstand ha ulik betydning. For kvinner er derfor kort avstand til arbeid og service viktigere enn det er for menn (Hjorthol 1990). Det ser også ut til at ved skifte av arbeid og bolig er det mer vanlig at man tar hensyn til mannens arbeid enn kvinnens (Ås 1990).

1.9 Urbant liv

Lyn Lofland (1989) definerer tre typer urbant liv; det private, det som er knyttet til nabolaget (*parochial*) og det offentlige. Det private området er definert gjennom nære bånd mellom primærgruppede medlemmer som er lokalisert innenfor hushold og personlige nettverk. *"The private realm is the world of household and intimate network"* (Lofland 1989: 90).

Naboskapsområdet er karakterisert ved en type fellesskap mellom kjente og naboer som er involvert i nettverk lokalisert innenfor lokalsamfunnet (*"communities"*). *"The parochial realm is the world of neighborhood, work place, and acquaintance network"*.

Det offentlige området (sfæren) er definert som det ikke-private området av det urbane liv hvor individene på samme sted vanligvis ikke kjenner hverandre eller bare kjenner til hverandre som kategori "... *the public realm is the world of the street*".

I og med at det er de utadvendte aktivitetene vi først og fremst konsentrerer oss om i dette prosjektet, vil det i større grad være de to siste kategoriene av urbant liv vi analyserer. Enkelte teoretikere hevder at det tette bysamfunn, i form av naboskapsnettverk, i stor utstrekning er forsvunnet som et resultat av byens spredning (Gottdiener 1985). Dette vil være et empirisk spørsmål som vi vil komme tilbake til. Man kan godt tenke seg at utviklingen av slike stedsbaserte naboskapsnettverk vil ha ulike betingelser for å utvikle seg både etter hvor i byen det er og etter eiendomsforhold i området. Ulike sameieformer eller kooperative eieformer legger i større grad grunnlag for fellesinnsats i form av dugnadsarbeid enn i områder der selveierformen dominerer.

1.10 Miljømessige og trafikale faktorer

I Oslo, Bergen og Trondheim er 36 prosent av befolkningen plaget av støy eller trafikk, 25 prosent i andre byer og 15 prosent i spredtbygde strøk (Hansen og Gulbrandsen 1991). Resultater fra levekårsundersøkelsen fra 1997 viser at mer enn 20 prosent som bor i byer med mer enn 100.000 innbyggere er plaget av støy fra vegtrafikken, og litt i underkant av 20 prosent er plaget av støv fra den samme kilden (Kolbenstvedt 1998a).

Miljøproblemene er ofte større i de sentrale bydelene enn i de mer perifert beliggende. Dette viser målinger og beregninger som er gjort i Oslo (Oslo kommune 1994a). Støy- og forurensningsplagen er betydelig i enkelte områder. Det er imidlertid ingen entydig sammenheng mellom disse miljøulempene og indikatorer på et boligområdes popularitet, målt i for eksempel boligpriser. Boligprisene på Bygdøy er høye, selv om flystøyen er betydelig.

Hvor viktige disse forholdene er ved valg av bosted er ikke undersøkt detaljert, men fra studier om miljøforhold som man misliker i ulike boområder, trekkes trafikkforhold og støy fram som viktige faktorer i sentrale byområder (Hjorthol og Kolbenstvedt 1987, Fyhri 1998, Kolbenstvedt 1998b)

I byfornyelsesområder i indre deler av Oslo fant man en stor andel som ønsket å flytte på grunn av miljøet (Hansen 1995). Det folk nevner i denne sammenhengen er at områdene er nedslitte og forsøplet, de mangler grøntarealer og det er fysisk og sosialt bråk og uro. Det sosiale miljøet kommer med andre ord i tillegg til det fysiske miljøet.

1.11 Rapportens innhold

I kapittel 2 presenteres de metodene som er brukt i prosjektet.

Kapittel 3 omhandler kjennetegn og karakteristika ved beboerne i de forskjellige områdene.

I kapittel 4 karakteriserer beboerne sine respektive områder og forteller hva som var grunnen til at de valgte å slå seg ned akkurat der, hva de setter pris på ved området og hva de ikke er fornøyd med. Vi ser også nærmere på flytteønsker og flytteplaner og begrunnelsene hvorfor de eventuelt vil flytte.

I kapittel 5 tar vi opp aktivitetsmønstrene og reisemåtene. Vi ser nærmere på omfang, typer og lokalisering av aktiviteter i de forskjellige områdene. Videre undersøker vi hvilke reisemåter som brukes til ulike aktiviteter og områder. Et viktig spørsmål som behandles i dette kapitlet er i hvilken utstrekning områdetypen "betingelser" aktivitets- og reisemønstrene.

Kapittel 6 omhandler konsekvenser av restriksjoner på bilbruk. Spørsmålene dreier seg om hvilke områder, hvilke aktiviteter og hvilke grupper dette får konsekvenser for. Befolkningens svar vurderes i forhold til den "objektive" situasjonen, dvs det aktuelle transporttilbudet i området.

I kapittel 7 undersøkes hvilke visjoner befolkningen har om den gode by og det gode boligområde. Hvilke variasjoner finnes det mellom områdene? Er det samsvar mellom det man har og det man ønsker? I hvilken utstrekning spiller trafikkmessige forhold inn for oppfatningen av den gode by og det gode boligområdet?

I kapittel 8 diskuteres resultatene.

2. Metoder og utvalg

2.1 Metodevalg

Som pekt på i forrige kapittel, er det få norske undersøkelser som har behandlet de problemstillingene som reises i dette prosjektet. Undersøkelser av forskjeller i urbane levemåter, kombinert med bostedspreferanser, aktivitetsmønstre og trafikkforhold, har ikke vært gjort tidligere her til lands (vi har heller ikke funnet undersøkelser fra andre steder som dekker disse temaene samlet). Metodene som er valgt har tatt hensyn til dette. Vi ønsker å fokusere både på de mest interessante og på de ”riktige” faktorene, og vi ønsker et utvalg av den urbane befolkningen som kan gi grunnlag for en generalisering av funnene til tilsvarende typer av områder. Vi valgte derfor en kombinasjon av to metoder, intervjuer i fokusgrupper og en postenquete, der spørreskjema ble sendt ut til et tilfeldig utvalg av befolkningen innenfor tre områder.

Prosjektets problemstillinger krevde befolkningsutvalg fra ulike områder i en byregion. Oslo ble valgt både fordi det finnes detaljert kunnskap om befolkningens reisevaner og forskjellige undersøkelser som omhandler miljøforhold. Vi ønsket representanter både fra de sentrale områdene, fra en etablert drabantby og fra en nabokommune med nær tilknytning til Oslo, i form av et transporttilbud, og vi valgte derfor stasjonsbyen.

Utvalget ble trukket tilfeldig fra tre forskjellige områder; St. Hanshaugen/Bislett og Bøler/Oppsal i Oslo kommune og Ski tettsted i Ski kommune. Poenget er å undersøke hvilke variasjoner det finnes i bostedspreferanser, levemåter, aktivitetsmønstre og transportmønstre etter bosted i regionen. Vi forsøkte å velge slik at det ikke skulle være ekstreme forskjeller i sosiale og økonomiske bakgrunnsvariabler. Utvalgsområdene er slik definert at de ikke passer helt med bydelsgrenser eller kommunegrenser. En grov sammenlikning viser imidlertid at når det gjelder utdanning og inntekt i de tre områdene, er utdanningsnivået høyest i sentrumsområdet (28 prosent med høyskole- og universitetsnivå 2) og lavest i stasjonsbyen (ca 10 prosent med utdanning på tilsvarende nivå) (Oslo kommune 1994b, SSB 1992), mens gjennomsnittsinntekten er omtrent den samme i de to byområdene og litt høyere i stasjonsbyen (Oslo kommune 1994b og oppgitte tall fra SSB). Ut fra den offentlig tilgjengelige statistikken er forskjellene dermed større når det gjelder den kulturelle kapital enn den økonomiske kapital (Bourdieu 1986).

For å få fram de viktigste variasjonene mellom ulike livsfaser, samtidig som vi ville unngå de yngste, som er uetablerte, og de eldste, som antakelig ikke foretar så store forandringer før de eventuelt kommer i en pleiesituasjon, valgte vi personer i alderen 30 til 60 år.

2.2 Fokusgrupper

Fokusgrupper er gruppeintervjuer med ca 6-10 deltakere som diskuterer et gitt tema. Det er vanlig å ha en moderator som styrer prosessen ut fra en mer eller mindre omfattende intervjuguide. Fokusgrupper brukes gjerne når man vil orientere seg på et nytt område (Morgan 1988). Resultatene fra fokusgrupper brukes også til å generere hypoteser basert på informantenes innsikt, evaluere forskjellige utvalgsområder eller utvalgspopulasjoner, få deltakernes tolkning av tidligere undersøkelser og å utvikle spørreskjema og intervjuguider.

Vår hensikt med bruken av fokusgrupper var både å orientere oss på området og å utvikle et spørreskjema for en senere postal undersøkelse.

Det ble gjennomført intervjuer med tre fokusgrupper med 7-8 personer i hver gruppe juni 1997. Vi ønsket få fram ulike befolkningsgruppers preferanser knyttet til forskjellige byområder, hvordan de brukte de tilbudene som finnes innenfor de forskjellige områdene, deres vurdering av trafikk- og miljøforholdene og hvilke ideer de hadde om den gode by og det gode boligområde. Vi ønsket også å belyse hvilke kvaliteter ved bysamfunnet de satte mest pris på og hva deres bilde av den ideelle by var. Informantene ble gruppert i tre etter hvilket område de kom fra, og de diskuterte temaet i ca halvannen time med en profesjonell moderator.

Diskusjonen ble overført via video, slik at den kunne følges direkte. Etter at den hadde pågått ca en time, fikk vi muligheten til å påvirke innretningen på den.

Det ble utarbeidet en intervjuguide med en rekke tema som moderator skulle sørge for at gruppene fikk tatt opp til diskusjon.

I korte trekk ble følgende emner tatt opp:

1. Introduksjon, presentasjon av moderator, prosjekt og deltakere.
2. Generelt om boligområdet, hvorfor intervjupersonene valgte det, botid og hvilke fordeler og ulemper de opplever.
3. Tilgjengelighet. Hva som finnes i området - butikker, post, bank, parkering, parker, kulturtilbud osv og hvilke man setter mest pris på.
4. Bruk og ikke-bruk av områdets tilbud, hva man gjør innenfor og hva man gjør utenfor området.
5. Trafikk- og miljøforhold i området.
6. De viktigste positive og negative trekk ved området.
7. Visjoner om den gode by og det gode boligområdet.

Boligkvaliteter, bostedspreferanser og ideer om det gode bysamfunn viste seg å være et engasjerende tema, og samme bosted skapte et visst fellesskap i gruppene. Alle tema ble ikke behandlet like grundig i alle grupper, og rekkefølgen varierte. Men i de fleste tilfeller var alle tre gruppene innom de fleste av de fastlagte temaene.

Temaene dreier seg om både de sosiale, de fysiske og de romlige aspektene ved bylivet.

2.3 Postenquete - spørreskjema

Spørreskjemaet ble laget med utgangspunkt i problemstillingene, erfaringer med tidligere spørreundersøkelser om aktiviteter og daglige reiser og resultatene fra diskusjonene i fokusgruppene.

Spørreskjemaet (vedlegg 1) er delt inn i fem hovedtema. Den første delen består av spørsmål om intervjupersonen og hans/hennes familie. Her blir det gitt opplysninger om kjønn, alder, barn, utdanning, yrke, inntekt, førerkort og bil(er) i husholdningen. Del to omhandler boligforhold og bosted og inkluderer spørsmål om boligtype, bolighistorier og begrunnelser for valg av nåværende bolig. Den tredje delen omfatter aktiviteter og reiser som ble gjennomført i uka som gikk, hvor disse aktivitetene vanligvis foregår, reisemåte siste gang og alternative reisemåter. Det ble også stilt spørsmål om hvilke konsekvenser restriksjoner på bilbruk ville få for ulike aktiviteter². Vi ba også informantene om å karakterisere sitt eget boligområde ut fra begreper om tilgjengelighet, trafikk- og miljøforhold og estetiske kjennetegn. I den siste delen ble det stilt spørsmål om hva folk mente karakteriserer den gode by og det gode boligområde.

2.4 Utvalg og frafall

Det ble trukket et bruttoutvalg på 1000 personer i hvert område, og skjema ble sendt ut (utsendt første gang, tabell 2.1).

Tabell 2.1: Bruttoutvalg, frafall og svarprosent i de tre utvalgsområdene

Utsending og frafall	Sentralt område	Drabantby- område	Stasjonsby
Utsendt 1. gang	1000	1000	1000
Frafall			506
Utsendt korrekt skjema samme utvalg	1000	1000	
Frafall	719	683	
Svarprosent	28	38	49
Utsendt nytt utvalg	1000	1000	
Frafall	573	591	
Svarprosent	43	41	
Gjennomsnittlig svarprosent	35	36	49
Antall intervjupersoner brutto i analysene	713 *	731 *	494

* Inkluderer 5 respondenter fra 1. utsendelse

På grunn av en feil ved utsendelse fra Gallup, ble skjemaene til det sentrale området og drabantbyområdet forbyttet. For å bøte på denne feilen, ble det sendt ut korrekte skjema til det samme utvalget i disse to områdene (utsendt korrekt skjema til samme utvalg, tabell 2.1). Med en slik prosedyre forventet vi at svarprosenten ville bli lavere enn antatt i første omgang, slik som også tabell 2.1 viser. Det ble

² Spørsmålet lød slik: "Dersom det er mulig å bruke bil bare før kl 0600 om morgenen og etter kl 1700 på hverdager (mandag-fredag), hva slags konsekvenser ville det få for dine aktiviteter?". For svaralternativer, se spm 35, vedlegg 1.

derfor trukket helt nye utvalg med de samme utvalgskriteriene i disse to områdene (utsendt nytt utvalg). Bruttoutvalgene fra disse to sekvensene av utvalg er slått sammen til ett i hvert av områdene, noe som betyr en gjennomsnittlig lavere svarprosent her enn i stasjonsbyen. I utgangspunktet regnet vi med en svarprosent på ca 50 prosent på denne typen undersøkelse.

De gjennomsnittlige svarprosentene i det sentrale området og i drabantbyområdene kommer på grunn av denne feilen ned i ca 35 prosent. Vi har likevel valgt å beholde begge delutvalgene i stedet for å forkaste det første utvalget som fikk et korrigeret skjema.

Frafallsanalysen viser at variablene kjønn og alder i liten grad avviker mellom nettoutvalg og frafallsgruppene både etter første og andre utsendelse, tabell 2.2.

Tabell 2.2: Nettoutvalg og frafall i de tre utvalgsområdene fordelt på kjønn og alder.

Utvalg og frafall	Sentralt område	Drabantby- område	Stasjonsby
Nettutvalg:			
<i>Kjønn:</i>			
Kvinne	55	52	55
Mann	45	48	45
<i>Alder:</i>			
30 til 39 år	54	40	31
40 til 49 år	26	31	33
50 til 60 år	20	29	37
Frafall 1. utvalg:			
<i>Kjønn:</i>			
Kvinne	53	51	55
Mann	47	49	45
<i>Alder:</i>			
30 til 39 år	50	44	34
40 til 49 år	26	29	32
50 til 60 år	24	27	44
Frafall 2. utvalg:			
<i>Kjønn:</i>			
Kvinne	53	53	
Mann	47	47	
<i>Alder:</i>			
30 til 39 år	54	45	
40 til 49 år	25	29	
50 til 60 år	21	26	

Selv om det oppnådde utvalget og frafallet ikke avviker fra hverandre med hensyn til kjønn og alder, er det ingen garanti for at de ikke avviker på andre måter. Det har vi ikke mulighet til å undersøke. Vi kan imidlertid anta at frafallet ikke varierer mellom områdene, slik at sammenlikninger mellom dem ikke vil bli problematisk på grunn av frafallet.

3. Om befolkningen i de ulike områdene

3.1 Valg av områder

De tre områdene er valgt ut med tanke på at befolkningen i de enkelte områdene både vil ha forskjellige aktivitetsmønstre, at de vil bruke sine boligområder på ulik måte, at de vil ha forskjellige oppfatninger om hva som er det gode boligområde og ulike begrunnelser for hvorfor de har valgt nettopp dette bostedet.

Det vi skal se nærmere på i dette kapitlet er i hvilken grad de skiller seg fra hverandre når det gjelder sosiodemografiske kjennetegn som kjønn, alder, husholdsstørrelse, yrkesstatus og inntekt. Spørsmålet er om det er bestemte sosiale kategorier som lokaliserer seg til ulike områder, og som dermed også skaper grunnlag for eventuelle ulikheter når det gjelder levemåter og aktivitetsmønstre.

Som beskrevet i avsnittene 1.7 og 1.8 er det ofte bestemte grupper i befolkningen som flytter tilbake til de sentrale byområdene og som har ønsker om det som kan kalles en urban livsstil eller levemåte. I studiene som tidligere er referert, kan dette være befolkningsgrupper med høyere utdanning, men ikke nødvendigvis høyere inntekt, grupper i befolkningen som har en høyre andel kulturell kapital enn gjennomsnittet, men ikke nødvendigvis høyere økonomisk kapital (Bourdieu 1986). Yngre grupper er mer interessert i å undersøke nye trender og delta i mer utadrettet aktivitet enn det eldre grupper er. Forskjeller i befolkningssammensetningen kan være forklaringen på eventuelle forskjeller i aktivitetsmønstre i et område. De som setter pris på bestemte typer av aktiviteter vil antakelig velge bolig i de områdene hvor mulighetene til slike aktiviteter er størst.

Når det gjelder transportmuligheter, skiller de tre utvalgsområdene seg fra hverandre. I det sentrale byområdet er det et variert tilbud av kollektivtransport. Innenfor utvalgsområdet er det et nettverk av busstilbud. Avstanden til trikk og T-banesystemet er relativt kort, slik at mulighetene for å reise med kollektive transportmidler til svært mange steder i byområdet er meget godt.

I drabantbyområdet er T-banen det viktigste kollektivtilbudet. I tillegg finnes ulike bussruter.

Jernbanen er stasjonsbyens viktigste kollektive forbindelse både nordover mot Oslo og sørover. Også her finnes ulike busstilbud.

3.2 Variasjoner i reisemåter og aktiviteter i ulike befolkningsgrupper

Fra en rekke studier av aktiviteter og reisemønstre vet vi at kjennetegn ved individet og husholdet i tillegg til de strukturelle betingelsene, som blant annet bostedstype, har stor betydning for hva slags daglige aktiviteter som gjøres og

hvilke transportmidler som brukes (Hjorthol 1990, Hjorthol m fl 1990b, Vibe og Hjorthol 1993, Hjorthol 1998). De er derfor sentrale variabler i analysene. Når det gjelder individvariablene, kan disse grupperes i tre hovedkategorier: sosio-demografiske variabler, ressursvariabler og kunnskapsvariabler.

Reiseomfang og transportmiddelbruk varierer, særlig etter kjønn og alder (Hjorthol 1990, Hjorthol 1998, Kranz 1997, Vibe og Hjorthol 1993, Vibe 1993). Kvinner reiser mindre enn menn, de reiser mer kollektivt og går og sykler mer enn menn. Eldre, især kvinner, reiser sjeldnere enn yngre og bruker bil i mindre utstrekning. Ulike undersøkelser finner at kvinner er mer miljøorientert enn menn (Bennulf 1994, Lavik 1990, Lindén 1996). Når det gjelder alder, finner man en bedre miljøpraksis blant eldre (Lindén 1996), men mer uttrykt miljøinteresse blant yngre (Bennulf 1994). Dette er av interesse når det gjelder visjonene om den gode by og det gode bomiljø. Hvem er det som legger vekt på hvilke aspekter?

Av ressursvariablene er tilknytning til arbeidsmarkedet sentralt. Yrkesaktivitet og yrke er viktig, både fordi det genererer reiser og fordi yrket også kan si noe om interesser. Materielle ressurser som inntekt, tilgang til bil og eventuelt andre transportmidler, og bomiljøstandard, dvs om boligen ligger i trafikkskjermet område eller ikke, har betydning både for transportmiddelvalg og holdninger. Personer med høy inntekt vil kunne ha større mulighet til å "tåle" økonomiske tiltak for å begrense bilbruk enn de som har lav inntekt. På den andre siden vil inntekt kunne brukes til å kjøpe seg bort fra trafikkbelastede områder.

Kunnskapsvariablene består først og fremst av utdanningsnivå og type utdanning. Flere undersøkelser tyder på at utdanningsnivå påvirker holdninger til miljøspørsmål (Bennulf 1994, Lavik 1990). Høyt utdannede ser ut til å ha en mer positiv innstilling til miljøspørsmål enn folk med lav utdanning. Bourdieu (1993) hevder at undersøkelser av holdninger oppleves mer som en prøving av ens kompetanse av dem som har høyere utdanning enn av dem med lavere. De med høy utdanning eller høy kulturell kapital vil kunne ha andre oppfatninger av hva som er den gode by og hva som er det gode boligmiljø.

Kjennetegn ved husholdet knyttes i første rekke til om husholdet har barn eller ikke, og hvilken alder barna har. Barn og yrkesaktivitet er viktige variabler med hensyn til aktivitetsnivå, organisering av hverdagslivet og dermed til reiseomfang og bruk av bil. Husholdets samlede aktivitetsnivå er også av betydning for tidsorganisering og behovet for fleksibel transport.

De strukturelle variablene er knyttet til hvor boligen er lokalisert i forhold til miljøbelastninger, men også relatert til hvor husholdsmedlemmenes fritidsaktiviteter, arbeidsplasser, skoler, barnehager, butikker m v er lokalisert. Inkludert i dette variabelsettet er også kollektivtilbudet ved boligen og forbindelsen til de aktivitetsmål familien har.

3.3 Kjennetegn ved befolkningen i de tre områdene

Tabell 3.1 viser en betydelig forskjell i befolkningssammensetningen mellom utvalgene i sentrumsområdet, drabantbyen og stasjonsbyen.

Tabell 3.1 Kjennetegn ved befolkningen i de tre områdene

Sosiodemografiske variabler	Sentralt område	Drabantby-område	Stasjonsby
Kjønn:			
Kvinne	55	52	56
Mann	45	48	44
Alder***:			
30 til 39 år	54	40	31
40 til 49 år	26	31	33
50 til 60 år	20	29	37
Sivilstatus:***			
Ugift	39	15	6
Gift/samboende	49	72	87
Skilt/separert	12	12	6
Enke/enkemann	1	1	1
Ressursvariabler	Sentralt område	Drabantby-område	Stasjonsby
Yrkesaktivitet	86	87	87
Yrkesstatus ***:			
Ufaglært arbeider	3	5	7
Faglært arbeider	5	13	9
Lavere funksjonær	6	14	11
Fagfunksjonær, mellomfunksjonær	38	34	32
Høyere funksjonær, overordnet stilling i privat og off sektor	23	18	25
Fritt erverv, selvstendig næringsdrivende	11	2	4
Annet yrke	9	9	7
Egen inntekt*:			
Opp til 100.000	8	8	10
100-150.000	6	9	10
150-200.000	13	16	14
200-250.000	26	29	25
250-300.000	26	22	21
300-400.000	11	12	9
400.000 og høyere	10	5	11
Kunnskap	Sentralt område	Drabantby-område	Stasjonsby
Utdanning ***:			
Grunnskole	6	16	13
Videregående skole yrkesfaglig, handels-, yrkesskole	13	29	29
Videregående allmennfaglig, gymnas	12	16	13
Høgskole/universitet	69	39	45
Husholdningsvariabler	Sentralt område (1)	Drabantby-område (2)	Stasjonsby (3)
Ant barn under 6 år	1,16 (3)	1,26	1,30 (1)
Ant barn 6-12 år	1,18 (2,3)	1,36 (1)	1,34 (1)
Ant barn 13 – 17 år	1,23	1,19	1,23
Antall barn 18 år og eldre	1,11	1,15	1,18
Antall hjemmeboende barn i alt	1,44 (2,3)	1,67 (1,3)	1,81 (1,2)
Husholdningsstørrelse	1,93 (2,3)	2,70 (1,3)	3,11 (1,2)
Husholdsinntek***:			
Opp til 200.000	17	11	8
200-300.000	26	21	16
300.-400.000	14	20	18
400-500.000	17	20	24
500-600.000	13	17	14
600-700.000	5	6	9
700.000 og høyere	7	6	11
Hytte/fritidsbolig *	24	32	30

Tall i parentes viser til gruppevis signifikanstester der $p < 0,05$ eller lavere, T-test

* signifikant for $p < 0,05$, kjikvadrattest

** signifikant for $p < 0,01$, kjikvadrattest

*** signifikant for $p < 0,001$, kjikvadrattest

Det karakteristiske ved dette sentrumsområdet er at befolkningen er yngre enn i de to andre områdene, det er mindre husstander med færre barn, særlig i aldersgruppen opp til 13 år. De har høyere utdanning, det er mange som kommer i funksjonærgruppene og svært få kan karakteriseres som lavere funksjonærer eller arbeidere. Inntekten er relativt høy (husholdsinntekten er lavere enn i de to andre områdene som følge av mindre hushold og dermed færre yrkesaktive innen hvert hushold). Dette er i overensstemmelse med den offentlige statistikken, som blant annet viser at andelen i aldersgruppen 30-39 år ligger over gjennomsnittet for byen, mens den ligger under for dem som bor i drabantbyen (Oslo kommune 1994b). Det er en mindre andel som har hytte eller fritidsbolig i dette området enn i de to andre.

Stasjonsbyen kjennetegnes ved at befolkningen der er noe eldre enn i de to andre områdene. Husholdene er ganske store, og de har gjennomsnittlig flest barn. De har noe lavere utdanningsnivå enn sentrumsbeboerne, men høyere enn dem som bor i denne drabantbyen. Når det gjelder yrkesstatus, ligger den mellom drabantbyen og sentrumsområdet. Med hensyn til egen inntekt er befolkningen omtrent på samme nivå som i drabantbyen, men de har den høyeste husholdsinntekten.

Det som kjennetegner befolkningen i drabantbyen er at de har betydelig lavere utdannings- og yrkesnivå enn det beboerne i sentrumsområdet har, de har også noe lavere nivå enn befolkningen som er bosatt i stasjonsbyen. Inntektsmessig er de omtrent på samme nivå som beboerne i stasjonsbyen.

Innenfor områdene er det selvsagt variasjon når det gjelder disse kjennetegnene, men på et grovt og overordnet nivå framtrer det her tre ulike grupperinger som vi skal se nærmere på i de følgende kapitlene.

Siden det er så vidt store variasjoner i befolkningssammensetning mellom områdene, vil vi kontrollere for disse forskjellene når vi undersøker i hvilken grad områdenes kjennetegn og egenskaper er med på forklare aktiviteter og reisemåter.

4. Boligforhold, bostedsvalg og bostedspreferanser

4.1 Innledning

Ved å velge tre utvalgsområder med så vidt ulike karakteristika, er ønsket å få fram hvilke kvaliteter beboerne setter pris på ved sine spesielle områder og hva som var begrunnelsen for bostedsvalgene. Vi er også interessert i å undersøke i hvilken utstrekning de er fornøyd eller misfornøyd med det området de bor i og hvilke forhold de eventuelt misliker. Til slutt i kapitlet ser vi nærmere på hvilke flytteplaner og -ønsker de ulike befolkningsgruppene har og hvilke begrunnelser som gis av dem som ønsker å flytte.

4.2 Boligstandard i de ulike områdene

Som vi pekte på innledningsvis, vil boligmarkedet i en storbyregion bestå av flere submarkeder som er betinget av faktorer som beliggenhet, eieform, hustype m v. I og med at utvalgene kommer fra forskjellige deler av byregionen, vil dette også gjenspeiles i hva slags boligforhold de har.

Tabell 4.1: Boligtype i de tre utvalgsområdene. Prosent

Boligtype ***:	Sentralt område	Drabantby-område	Stasjonsby
Enebolig, våningshus	2	18	52
2-4-mannsbolig	2	12	14
Rekkehus	1	18	25
Frittliggende lavblokk, inntil 4 etg	17	41	5
Frittliggende høyblokk, 5 eller flere etg	9	8	1
Bygårder, sammenbygde store hus el	68	1	1
Andre typer	1	2	2
Sum	100	100	100
Antall	707	722	492

*** signifikant for $p < 0,001$, kji-kvadrattest

Det som kjennetegner boligforholdene i det sentrale området er at boligene stort sett ligger i bygårder, nærmere 70 prosent, tabell 4.1. Gjennomsnittlig byggeår er 1924, og det vanligste er en treroms leilighet (med 1,6 rom pr person), tabell 4.2. I underkant av en tredjedel leier boligen mens noe over halvparten eier den. Resten er andelseiere i borettslag.

Intervjupersonene i det sentrale området har bodd gjennomsnittlig 7 år i boligen og har oftere bodd utenfor Oslo enn de som bor i drabantbyområdet (eller nåværende kommune), ca 80 prosent, men ikke mer enn de som bor i stasjonsbyen. Når det gjelder ulike bostedstyper, er ikke flyttehistorien særlig forskjellig fra dem som bor i de to andre områdene.

Det karakteristiske ved drabantbyområdet er at nesten halvparten av beboerne er andelseiere i borettslag. I underkant av 10 prosent bor i leiebolig og resten eier sin egen bolig. Den gjennomsnittlige boligen er bygget i 1966 og har fire rom (1,5 rom pr person). Halvparten ligger boligblokker, de aller fleste i lavblokker (inntil fire etasjer). Beboerne i drabantbyområdet er de som er mest stabile Osloborgere, ca en tredjedel har alltid bodd i Oslo.

Tabell 4.2: Gjennomsnittlig byggeår, antall rom i boligen, antall år man har bodd i boligen og eiendomsforhold i de tre utvalgsområdene

Gjennomsnittlig byggeår, antall rom, antall rom pr person, botid	Sentralt område	Drabantby-område	Stasjonsby
Byggeår	1924	1966	1966
Antall rom	3	4	5
Antall rom pr person	1,6	1,5	1,6
Antall år i boligen	6,6	10,6	11,0
Eiendomsforhold til boligen***:			
Eier boligen selv	44	43	91
Er andelseier i borettslag	15	48	2
Er aksjeeier i boligaksjeselskap	10	1	0
Leier eller disponerer boligen på annen måte	31	8	7
Sum	100	100	100
Antall	707	722	492

*** signifikant for $p < 0,001$, kjikvadrattest

I stasjonsbyen eier de aller fleste sin egen bolig, 90 prosent. En tilsvarende andel bor i enebolig eller annet småhus. Men det er en like stor andel her som i det sentrale byområdet som har bodd i andre kommuner. Den gjennomsnittlige boligen er bygget i 1966 (som i drabantbyområdet), og består av fem rom (1,5 rom pr person).

Egenskapene ved boligene i disse tre områdene er svært forskjellige og tilfreds­stiller dermed ulike boligbehov. Sammen med områdenes forskjellige karakter danner de grunnlaget for valg av bosted.

4.3 Begrunnelser for valg av bosted

4.3.1 Mer tilfeldigheter enn valg

Med begrensede ressurser vil valgmulighetene på boligmarkedet være relativt små - man må ta til takke med det man har økonomisk mulighet til.inntekt og formue er viktig for å komme inn og velge på boligmarkedet. Sosialt nettverk, arv og mulighet for å bygge i tilknytning til slektningers bolig er også faktorer som letter adgangen til boligmarkedet.

Vi skal først se på faktorer som har betydning for hvorfor man slår seg ned på et sted uten at man egentlig har stått i en valgsituasjon. I avsnittene 4.3.2 til 4.3.5 tar vi opp de faktorene som har spilt en rolle når det har vært en reell valgsituasjon.

De som bor i sentrumsområdet sier noe oftere at de ikke hadde andre valg, at andre alternativer var for dyre og at de flyttet inn hos ektefelle/samboer/kjæreste noe oftere enn i de to andre områdene, tabell 4.3. Men det er flere i stasjonsbyen enn i de to andre områdene som sier at det var tilfeldigheter som gjorde at de valgte nettopp dette stedet.

Omtrent en tredjedel i hvert av områdene har hatt nytte av sitt sosiale nettverk i forbindelse med bostedsvalg, enten ved at de fikk tilgang til bolig gjennom slekt eller venner, at de arvet bolig eller fikk bygge på foreldres/svigerforeldres tomt. Det er interessant å legge merke til at det sosiale nettverket er viktig når det gjelder bolig uansett hvor man bor i byregionen.

Tabell 4.3: Ulike faktorer som spilte en rolle for hvorfor bostedsområdet ble valgt i de tre utvalgsområdene. Flere svar kunne oppgis Prosent

Spilte en rolle for valg av bosted	Sentralt område	Drabantby-område	Stasjonsby
Hadde ikke andre valg *	19	14	15
Andre alternativer for dyre *	45	37	34
Flyttet inn hos ektefeller/samboer/kjæreste *	13	10	7
Tilfeldigheter at jeg valgte området *	39	41	46
Tilgang til bolig gjennom slekt og venner *	31	26	22
Bygde på foreldres/svigerforeldres tomt*	-	4	8
Arvet bolig	4	8	5

* signifikant for $p < 0,05$, kjiqvadrattest

Hvilket tidspunkt man kom inn på boligmarkedet har hatt betydning for valgmulighetene. Sitatene under fra diskusjonen i fokusgruppene illustrerer dette.

”Den gangen jeg flyttet opp hit var det ikke så mye valg. Da tok du leilighet hvor du fikk. Det var ikke så åpent som det er i dag. Da gikk det gjennom bekjentskaper. Og så måtte du betale under bordet. Vi betalte like mye under bordet som over. Det var den gang - i 1965. Det var ikke noe valg. Jeg synes ikke det var noe hyggelig med høyblokkene når jeg kom opp hit.” (Drabantbyområdet).

”Det som for oss gjorde at vi valgte Bøler, var at markedet i 1988 var ganske tøft og det var stor rift etter leiligheter, og vi kjøpte jo til en pris som var helt formidabel.” (Drabantbyområdet).

”Vi hadde ... innsparing som det het i 60-årene. Det var i Andresens bank, som ble kjøpt opp av Kreditkassen. Det første prosjektet de hadde - bygde rekkehus på Øvre Hebekk. Da hadde vi såpass gode sparepoeng at vi fikk leilighet der i -69.” (Stasjonsbyen).

Eiendomsforhold, type bolig og størrelse på bolig er elementer som ble trukket fram i diskusjonen i fokusgruppene. Og ønsket om å ha eget hus, med god plass, var viktig for mange av dem som bor i drabantbyen og i stasjonsbyen.

”Kona var derfra. Det ble skilt ut tomt, og vi bygde på en del av svigerfars tomt. Drømmen var å få egen bolig.” (Stasjonsbyen).

”Jeg kommer fra en annen kant av landet og fikk jobb i Oslo. Vi ønsket ikke å flytte inn i blokk, så vi kjøpte hus i Vestby. Problemet var når vi skulle reise på jobb. Derfor synes vi Ski var topp. Vi fikk tak i tomt og bygde.” (Stasjonsbyen).

”Vi bor stille og rolig i ...veien, lite trafikk. Det er det gamle villastrøket. Vi var heldige å få kjøpt en tomt for ti år siden - bare flaks.” (Drabantbyen).

Å gå ned i størrelse er vanskelig. *”Vi hadde rekkehus med stor hage og kunne ordne som vi selv ville. Enormt god plass. Vi hadde 120 km², og så da flytte inn på 70 km², bod i kjeller, 4 etasjer uten heis.”* (Drabantbyen).

Økonomien ble også trukket fram.

”Ville bo sentralt. Samtidig hadde jeg kriteriet om at jeg skulle føle meg trygg. Jeg ville bo vest for Akerselva. Hvor langt vest ble avgjort av prisen på leiligheten.” (Sentrumsområdet).

Nærmere halvparten av dem som bor idet sentrale området sier at andre alternativer er for dyre. Godt og vel en tredjedel i de andre områdene.

”Jeg kunne gjerne ha tenkt meg å bodd i et hus, men det har jeg ikke hatt økonomi til noen gang.” (Sentrumsområdet.).

4.3.2 Strøkets karakter og den sosiale dimensjonen

I overkant av 60 prosent sier at de valgte området fordi de fant den boligen de ønsket nettopp her. Dette var det samme for alle områdene. I løpet av diskusjonen i fokusgruppene kom representanter fra begge byområdene³ inn på strøkens karakter og klassesdimensjonen, på litt forskjellig måte.

I begynnelsen av diskusjonen ble det av flere hevdet det at det ikke er noen forskjell mellom østkant og vestkant. *”Jeg synes nesten øst/vest er passé, det var før det, ikke nå.”* (Sentrumsområdet).

”Man leser aviser og man har inntrykk av at det bor bare rølpere på Oslo øst. Men det er jo noe stort vrøvl. Det bor så mye bra folk på denne siden.” (Drabantbyområdet).

”Når vi var barn, kalte vi strøket vårt for midtkanten. Det synes jeg har en viss gyldighet ennå. Det er deilig befriende. Det har vært nøytralt øst/vest.” (Sentrumsområdet).

Sentrumsområdet er verken østkant eller vestkant - det blir kalt ”midtkanten”, noe som indikerer at det er et overgangsområde og et område med en blandet befolkning sosialt sett. Gjennomsnittlig inntekt og utdanningsnivå ligger over

³ Dette temaet blir ikke tatt opp i stasjonsbyen, som ligger utenfor byens grenser. Selv om det er sosiale forskjeller også i småbyen, har man ikke de tunge, historisk romlige klasseforskjellene i et område som ikke så altfor lenge siden ble oppfattet som «ute på landet».

nivået i sentralt beliggende bydeler øst for området (Grünerløkka/Torshov), men under de som ligger vestenfor (Uraniensborg/Majorstua) (Oslo kommune 1994b).

Under samtalens løp kommer det etter hvert fram klare oppfatninger om sosiale forskjeller.

En innflytter (fra en annen kant av landet) til sentrumsområdet: *"Når du flytter hit lærer du fort hva som er Frogner, Holmlia osv. Jeg kjenner veldig få som er vokst opp i øst og flyttet til vest og omvendt. Du kan møte folk på Grorud som aldri har vært på Frogner. Det synes jeg er sjokkerende."* (Sentrumsområdet).

Kommentar om Majorstua: *"Litt for mye gammel dame med puddel og persianer"* (Drabantbyområdet). Oppfatning: *"Ungdommene på vest har en helt annen holdning. De er så selvsikre. De tåler ikke et nederlag."* (Drabantbyområdet).

Det finnes klare oppfatninger om hvordan de andre er. Dette er knyttet til bestemte geografiske områder, at de som bor der er forskjellige fra oss, og indikerer dermed også en oppfatning av hvem vi er. I sentrumsområdet betyr vi en god sosial blanding, verken helt vestkant eller helt østkant.

Denne fine balansen opplever beboerne er truet i sentrumsområdet fordi det har kommet et stort innslag av hospitsbeboere med betydelige sosiale problemer til området. Dette er noe som alle har lagt merke til og er bekymret for. Det skaper engstelse og usikkerhet, gir området en gjennomgangskaraktter (som ødelegger dets sjel) og kan degradere områdets sosiale status.

"De må få bo et sted, men vi bør ikke ta alle. I 1990 kom det en hel haug. Da gikk det over en terskel. Jeg var personlig meget redd for at St. Hanshaugen skulle ende som en slags Olav Ryes plass." (Sentrumsområdet).

Framheving av områders klasseforskjeller og østkant/vestkant-dimensjonen viser at områder oppleves å ha identitet. De representerer spesielle interesser som i utgangspunktet var knyttet til produksjon, men som også er nedfelt i det som Lefebvre kaller forestillingenes rom.

De som bor i et slikt identifisert område, og som har tenkt å fortsette å bo i der, trekker fram de positive egenskapene ved området og framhever disse.

Diskusjonen om de forskjellige områdene viser at byen oppfattes som deler av en helhet, der enkeltområdene har sin særegne sosiale karakter.

4.3.3 Det sosiospatiale element – grunnlaget for romlig praksis

Det som finnes av bygninger, parker, ulike servicetilbud, arbeidsplasser m v innenfor bydelen eller området er med på å legge et grunnlag for hva slags romlig praksis som er mulig, men det skaper også en oppfatning hva slags område dette er (*space of representation*).

I sentrumsområdet legger de fleste vekt på at det finnes et rikt utvalg av små butikker og bedrifter. *"Området har sjel"*, ifølge noen. Det er et kulturelt rikt rom, der handel, kulturinstitusjoner, underholdningssteder osv skaper en opplevelse av bymessig sammenheng og helhet.

Det legges vekt på skalaen i beskrivelsen. Det er ikke bare at det finnes en rik variasjon i butikker og bedrifter, men de er også *små*. At de er små betyr en viss nærhet og intimitet, at det blir mer personlig enn store sentre. Det gir grunnlag for Loflands naboskapsbaserte byliv, man kan møtes og gjenkjennes i nærmiljøet og nabolaget.

Også i stasjonsbyen framheves kvaliteten ved de små butikkene. Her har imidlertid det nye kjøpesenteret for en stor del revet grunnlaget bort for de små. Blanding av småbutikker i sentrum av Ski nevnes som et positivt kjennetegn på småbyen eller landsbyen, som noen kalte den. *"God gammeldags landsby"*.

Bebyggelse i den lille skalaen og variasjon i tilbudene framheves som positivt, men det betyr ikke nødvendigvis at det er de tilbudene som foretrekkes. I alle tre områdene brukes de lokale butikkene, minst i drabantbyen, mest i indre by (jfr kapittel 5).

En annen side ved bydelenes romlige kvaliteter som ble diskutert var det bebyggelsesmessige og arkitektoniske.

I drabantbyområdet nevner de at ett av sentrene er stygt, men at det har blitt bedre. *"Det er ikke noe å se på. Det er 50-tallsaktig og gir Stalinfølelse."* (Drabantbyområdet).

Selv om Bøler/Oppsal er en typisk drabantby, hentes negative eksempler utenfra: *"Det er helt klart at man preges av arkitekturen og huset. Hvis man for eksempel ser på de bydelene som er bygd oppe i Groruddalen - der er det ikke mye vakkert. Jeg skjønner godt at folk blir deppa, knuser ruter og sånn når de har de omgivelsene. Jeg tror mye er gjort hvis man har vakre hus."* (Drabantbyområdet).

Eget område oppleves positivt: *"Vi ville ikke bo i sentrum. Når vi fant blokka, det var en lavblokk, kona falt momentant, der var det fint, der ville hun bo. Det var et miljø der."* (Drabantbyområdet).

Skala, størrelse er også knyttet til estetikk: *"De tre store blokkene er stygge."* (Drabantbyområdet).

Eget område mangler estetiske kvaliteter: *"Jeg har veldig lett for å reise til byen. Og det var en periode jeg gikk opp og ned en gate. Jeg så på hus, gesims, dører. Jeg synes det brakk litt med Oppsal."* (Drabantbyområdet).

Det er ikke så mange steder å møtes i drabantbyen og stasjonsbyen. De lokale restaurantene er ikke for folk flest, men den harde, øldrikkende kjerne. Folk holder seg mest for seg selv. Skal man på restaurant, drar man til byen.

"Det kan bli litt ensomt når man er hjemmeværende småbarnsmor at det ikke er noe sted å møte folk. Det merket jeg. Jeg bodde i 11. etg." (Drabantbyområdet).

"Når jeg var hjemmeværende var det ingen steder å møtes. Det var ikke unger heller, for de var i barnehage." (Drabantbyområdet).

Flere menn uttrykker fornøydhet med å komme hjem til drabantbyen etter arbeid og kunne ha det stille og fredelig. De har behov for rekreasjon og ikke for sosiale treff.

Dette illustrerer drabantbyens/forstadens kjønnete karakter. For hjemmeværende kvinner blir den sosialt innholdsløs, for yrkesaktive menn et rekreasjonssted.

4.3.4 Beliggenhet og tilgjengelighet

Beliggenhet og tilgjengelighet er relasjonelle elementer. Boligens eller bostedets beliggenhet settes i forhold til noe, enten andre beliggenheter, slik som sentrum av byen, ens egen arbeidsplass, friområder, marka osv eller i forhold til en sosial dimensjon ved beliggenheten, som østkant - vestkant, vi og de andre, vestkantfolk og oss.

Det vil si at dimensjonen kan karakteriseres som *sosiospatial* - den har et geografisk element og den har et sosialt element.

Det geografisk elementet dreier seg først og fremst om fysiske avstander til målpunkt, stasjonen, holdeplasser eller sentrum, som nevnt over.

I *sentrumsområdet* blir hovedvekten lagt på at bostedet ligger nær sentrum, at det er lettvinnt å gå til de forskjellige stedene, at man også kan sykle til forskjellige aktiviteter. Det er god tilgjengelighet til det aller meste. Dette er også den viktigste grunnen til at området ble valgt i sin tid.

Tabell 4.4: Ulike faktorer som spilte en rolle for hvorfor bostedsområdet ble valgt i de tre utvalgsområdene. Flere svar kunne oppgis. Prosent

Spilte en rolle for valg av bosted	Sentralt område	Drabantby-område	Stasjonsby
Valgte området for å komme nærmere jobben ***	47	22	35
Valgte området på grunn av nærhet til familie/venner **	38	46	52
Valgte området fordi det ligger nær sentrum***	86	31	71
Valgte området fordi det ligger nær friområder ***	39	86	76
Valgte området fordi det har et godt tilbud av butikker *	39	19	49
Valgte området fordi det har et variert tilbud av både kultur, underholdning og restauranter/kafeer***	53	4	19
Valgte området fordi det er/var trygt for barn ***	14	66	77
Valgte området fordi det er/var kort veg til barnehage ***	9	29	28

* signifikant for $p < 0,05$, kjikvadrattest

** signifikant for $p < 0,01$, kjikvadrattest

*** signifikant for $p < 0,001$, kjikvadrattest

Å bo sentralt, med kort veg til sentrum, å kunne gå eller sykle til arbeid, fritidsaktiviteter osv, det å kunne slippe å bruke penger på bil og variasjonene i tilbudene nevnes som avgjørende faktorer for å flytte til sentrumsområdet. Dette er det urbane området, der selve områdets karakter og ikke bare beliggenhet har betydning for dem som bor der. De som bor i det sentrale området understreker at det har sjel, at det finnes bygninger og institusjoner som skaper atmosfære og gir identitet. Det dreier seg om et symbolmettet bylandskap, der det skapte gir identitet via beboernes smak og preferanser. ”Jeg liker følelsen av å bo i en storby, der jeg har det meste innen gangavstand. Jeg bruker ikke alt, men jeg liker å ha det tilgjengelig.” (Sentrumsområdet).

Nærhet til marka og natur framheves av beboere i drabantbyen. De oppfatter samtidig at beliggenheten er sentral, fordi man kommer raskt til sentrum både med bil og med bane. ”Bilen skaper tilgjengelighet”, hevdes her av et par av mennene. Nærheten til marka, men samtidig tilgjengeligheten til sentrum, både ved hjelp av offentlig kommunikasjon og egen bil er det som nevnes i drabantbyområdet.

Utseende på selve området eller tilbudet/innholdet virker her å være mindre viktig. En rimelig brukbar bolig, som ligger slik til at det er lett å komme til sentrum samtidig som naturen er tett innpå, er hovedkvaliteten. Drabantbyens fremste kvalitet er ikke det den er i seg selv, men det at den ligger inntil naturen.

”Skogen, marka er det viktigste for meg både sommer og vinter. Badevann, skiterreng – vi har alt. Serveringssteder inne i marka, slik at man kan dra fra sted til sted og kose seg.” (Drabantbyområdet).

Identiteten er ikke knyttet til drabantbyen som sted. *”Jeg føler at jeg er en Osloborger – jeg er så glad i den byen.”* (Drabantbyområdet).

Andre igjen har identiteten knyttet til det urbane – *”Jeg føler meg som byjente. Jeg er oppvokst på Carl Berners plass – kort vei til sentrum.”* (Drabantbyområdet).

Noen har sin identitet koplet til oppveksten andre steder og føler ingen bymessig forankring – *”Jeg er og blir nordlending.”* (Drabantbyen).

Også i stasjonsbyen er beliggenhet i forhold til natur viktig. Toget gjør at Oslo sentrum kommer nær nok. Stasjonsbyen har småbyens kvaliteter med relativt varierte tilbud (som imidlertid er på veg til å bli redusert på grunn av et nyetablert kjøpesenter) og et godt småhustilbud for hageelskere. Den har et noe sovebypreg med mangel på utelivstilbud for voksne. Samtidig nyter den godt av det regionale arbeidsmarkedstilbudet, især Oslo, som er svært godt forbundet til gjennom jernbanen.

For beboerne både i drabantbyområdet og stasjonsbyen nevnes trygghet for barn som en viktig faktor, likeledes at det var/er kort vei til barnehage.

I alle de tre områdene legges det vekt på tilgjengelighet til ulike arenaer, men hovedvekten legges på forskjellige aktivitetsområder. Sentrumsbeboerne vil bo nær jobben, de setter pris på underholdnings- og kulturtilbud og det å bo i sentrum. Det viktigste for drabantbybeboerne er nærheten til friområdene, til familie og venner og hensynet til barnas trygghet. Beboerne i stasjonsbyen framhever de samme arenaene som drabantbybeboerne gjør. I tillegg trekker de fram sentraliteten og det gode tilbudet av butikker. Stasjonsbyen er landsbyen som har mange kvaliteter.

4.3.5 De lokale trafikk- og miljøforholdene

Gjennomgangstrafikken opptar beboerne i sentrumsområdet. Den er særlig konsentrert til enkelte gater i bydelen. Selv om trafikken i disse gatene er stor, er ikke trafikkproblemene det som nevnes først. At det var og er trafikk i området ble tatt i betraktning da de flyttet inn.

”Du må betale for å bo sentralt. Du må tåle mer biler.” (Sentrumsområdet). *”Det jeg mente med det er at man ikke kan få i pose og sekk. Velger man å bo i byen, må man tåle trafikk.”*

Ingen av informantene fra sentrumsområdet i fokusgruppen bodde i de mest trafikkerte gatene, og de sa at det kunne de heller ikke tenke seg.

Det er i de to andre områdene at man opplever å være skjermet fra trafikken, tabell 4.6.

Tabell 4.6: Ulike faktorer som spilte en rolle for hvorfor bostedsområdet ble valgt i de tre utvalgsområdene. Flere svar kunne oppgis. Prosent

Spilte en rolle for valg av bosted	Sentralt område	Drabantby-område	Stasjonsby
Valgte området fordi det har et godt kollektivtilbud*	49	60	56
Valgte området fordi det er skjermet fra trafikken***	41	69	80

* signifikant for $p < 0,05$, kjikvadrattest

*** signifikant for $p < 0,001$, kjikvadrattest

Parkering oppleves derimot som et problem for dem som har bil. "Parkeringsproblemet er stort. Det tar lang tid å få parkert bilen." (Sentrumsområdet).

"Vi har parkering i bakgården - det var helt avgjørende for valg av leilighet." (Sentrumsområdet). Gjesteparkering er også et problem.

I de andre to områdene er trafikk- og miljøproblemene små. Noen nevner støy fra T-banen og sus fra Ringveien, men dette oppleves ikke som en plage. I drabantbyområdet savnes gjesteparkering. I stasjonsbyen frykter enkelte en ny veg som kommer til å bli lagt i nærheten av deres hus. Det er OK med veger, bare de ikke kommer for nær ens egen bolig.

Beboerne i alle områdene regner kollektivtilbudet for å være rimelig bra. Drabantbybeboerne legger størst vekt på dette tilbudet som en medvirkende faktor for valg av bosted.

4.4 Kjennetegn ved boligområdet

Beskrivelsen av områdene vil naturlig nok være nær knyttet til begrunnelsen for valg av bostedet.

Beboerne i de tre områdene forteller om hvordan ulike arenaer er tilgjengelige. Nærhet til arbeid, kultur og underholdning er kjennetegn ved sentrumsområdet, tabell 4.7. I drabantbyområdet er det nærhet til friluftsområder og marka som kjennetegner tilgjengeligheten ved området. I tillegg til friluftsmuligheter har stasjonsbyen kort veg til og et variert tilbud av butikker.

Tabell 4.7: Kjennetegn ved boligområdet i de tre utvalgsområdene. Andel som sier det passer svært bra på deres område. Prosent

Kjennetegn ved boligområdet	Sentralt område	Drabantby-område	Stasjonsby
Kort veg til arbeidsplassen ***	50	19	28
Sentralt beliggende***	77	23	50
Kort veg til marka, friluftsområder***	12	84	67
Kort veg til butikker ***	64	46	52
Nær kino, teater, underholdning***	33	1	25
Nærhet til kafeer og restauranter ***	43	3	26
Variert tilbud av butikker ***	26	8	59

*** signifikant for $p < 0,001$, kjikvadrattest

Når det gjelder både sosialt og fysisk miljø, kommer drabantbyområdet og stasjonsbyen bedre ut enn sentrumsområdet, tabell 4.8. Gode naboforhold, trygghet for barn og fravær av kriminalitet er vanligere kjennetegn i disse områdene enn i sentrumsområdet. Likeledes fravær av støy og forurensning fra biltrafikken. Bosatte i drabantbyen er mest fornøyd med omgivelsene. Her spiller antakelig naturfaktoren en rolle.

Tabell 4.8: Kjennetegn ved boligområdet i de tre utvalgsområdene. Andel som sier det passer svært bra på deres område. Prosent

Kjennetegn ved boligområdet	Sentralt område	Drabantby-område	Stasjonsby
Gode naboforhold, gode sosiale forhold ***	24	33	43
Bra offentlig service (skole/barnehage/eldreomsorg mv)***	12	25	30
Trygt område, lite kriminalitet ***	11	29	45
Trygt for barn å leke ute ***	7	36	51
Ren, frisk luft ***	4	41	45
Vakre omgivelser, gater og bebyggelse*	18	33	25
Ikke plaget av vegtrafikkstøy ***	15	35	48
Ikke plaget av lukt/eksos/støv fra trafikk ***	8	35	52

* signifikant for $p < 0,05$, kjiqvadrattest

*** signifikant for $p < 0,001$, kjiqvadrattest

I det sentrale området nevnes et godt kollektivtilbud oftere enn i de andre to områdene, selv om det var flere i disse områdene som sa de valgte dem nettopp fordi det var et godt kollektivtilbud, tabell 4.9. Som forventet, er parkeringsmulighetene best i stasjonsbyen og dårligst i det sentrale området.

Tabell 4.9: Kjennetegn ved boligområdet i de tre utvalgsområdene. Andel som sier det passer svært bra på deres område. Prosent

Kjennetegn ved boligområdet	Sentralt område	Drabantby-område	Stasjonsby
Godt kollektivtilbud til de fleste aktiviteter***	41	29	23
Gode parkeringsmuligheter***	11	34	43

*** signifikant for $p < 0,001$, kjiqvadrattest

Disse analysene viser at kjennetegnene ved de tre boligområdene kan karakteriseres etter tilgjengelighet, sosialt og fysisk miljø. Sentrumsområdet er kjennetegnet ved god tilgjengelighet til de fleste aktiviteter (bortsett fra friluftsliv og naturområder), stasjonsbyen har et bedre både sosialt og fysisk miljø enn de to andre områdene, mens drabantbyens kvaliteter likner mer på stasjonsbyen enn sentrumsområdet, uten å nå like høyt opp i vurderingen.

4.5 Flytteplaner, ønsker om å flytte og begrunnelser hvorfor

Forholdet mellom de motiver man hadde for å velge et område og de kjennetegn som man etter hvert oppdager at et boligområde har, kan skape et incitament for å flytte fra området. Dersom det viser seg at forholdene ikke var slik som man hadde tenkt seg, eller at man oppdager særegenheter ved området som man ikke hadde tenkt på eller som man ikke setter pris på, øker ønsket om å flytte. Etter hvert vil dette utvikle seg til planer og flytting, som den siste etappen av denne prosessen.

Tabell 4.10: Flytteplaner i de tre utvalgsområdene. Prosent

Flytteplaner ***:	Sentralt område	Drabantby-område	Stasjonsby
Ønsker å flytte	35	24	17
Konkrete planer om å flytte	15	7	5
Verken ønsker eller planer om å flytte	50	69	78

*** signifikant for $p < 0,001$, kjiqvadrattest

Ønsket og planene om å flytte er hyppigst i sentrumsområdet og mest sjelden i stasjonsbyen, tabell 4.10. På landsbasis er det 7 prosent som har (i 1988) klare flytteplaner (SSB 1990), omtrent det samme som i denne undersøkelsen. Boforholdsundersøkelsen viser at det er små forskjeller mellom de som bor i Oslo og de som bor i Akershus med hensyn til flytteplaner. De som er mest innstilt på å flytte er enslige under 45 år og yngre par med eller uten barn. Etablerte par med barn og eldre enslige er de gruppene som er minst interessert i å flytte. Som vi viste i kapittel 3, er det en større andel enslige i det sentrale området og flest par med barn i stasjonsbyen.

Tabell 4.11: Viktigste flyttegrunn i de tre utvalgsområdene. Prosent

Viktigste flyttegrunn *	Sentralt område	Drabantby-område	Stasjonsby
Større bolig	40	50	39
Mindre bolig	0	4	7
Mer moderne bolig	6	4	7
Mer sentralt	0	5	3
Nærmere marka	5	3	3
Nærmere arbeid/skole	1	3	7
Mindre trafikkbelastning	10	4	3
Bedre utemuligheter for barn	9	2	1
Familieforhold	5	7	7
Andre grunner	23	18	24
Sum	99	100	101
Antall	376	242	122

* signifikant for $p < 0,05$, kjiqvadrattest

Begrunnelsene for hvorfor beboerne er interessert i å flytte, varierer imidlertid ikke så mye mellom områdene. Den viktigste årsaken til at folk har flytteplaner er knyttet til boligen, og det dreier seg som regel om ønsket om større bolig, tabell 4.11. Det er en tendens til at de som bor i drabantbyområdet oftere begrunner flytteplanene med boligforhold enn beboere i de to andre områdene.

De som har flytteplaner i drabantbyområdet og i stasjonsbyen legger mer vekt på tilgjengelighet som flyttemotiv enn bosatte i sentrumsområdet. Blant de sistnevnte er det ca 20 prosent som nevner trafikkforhold og bedring av utemuligheter for barn som viktigste flyttegrunn. I de andre to områdene er det svært få som nevner dette.

Flyttegrunnene er i liten utstrekning områdespesifikke. Beboerne har i utgangspunktet valgt områdene ut fra de egenskapene som de antok områdene representerte og de forholdene som de selv satte størst pris på. Derfor er det heller ikke overraskende at flyttebegrunnelsene ikke er mer forskjellige enn det de er.

4.6 Oppsummering

Boligforholdene og egenskaper ved boligen varierer betraktelig mellom de tre områdene. Både byggeår, type bolig og eiendomsforholdene er forskjellig. To tredjedeler av de som bor sentralt eier boligen, og de aller fleste boligene er eldre bygårder. I drabantbyen dominerer borettslagsformen, og de fleste bor i blokkbebyggelse. Mer enn 90 prosent av de som bor i stasjonsbyen eier sin egen bolig, som for mer enn halvparten betyr enebolig.

Valg av bosted og kjøp av bolig er en blanding av tilfeldigheter, muligheter gjennom bekjenskaper, økonomiske restriksjoner og preferanser og ønsker. Det er i første rekke ønsker og preferanser som skiller beboerne i de tre områdene. Alle tre har i omtrent samme grad hatt nytte av slekt og venner da de skaffet seg bolig. Tilfeldigheten var høyest blant de som bor i stasjonsbyen, og de økonomiske restriksjonene opplevdes noe sterkere for dem som bor i sentrumsområdet enn i de to andre.

Tilgjengelighet til arbeid, butikker, kultur og underholdningstilbud – den sentrale beliggenheten – spilte en viktig rolle ved valg av bolig for dem som bor i sentrumsområdet. Det er disse kvalitetene som trekkes fram. Opplevelsen av å bo i en by, som representerer en urban helhet, setter beboerne pris på. For de daglige gjøremålene er det ikke nødvendig verken med bil eller buss. Fordi avstandene er korte og valgmulighetene ganske store, kan man ofte gå. Områdets sosiale karakter blir framhevet som ønskelig, at det er en blanding av ulike grupper, verken helt østkant eller helt vestkant. Samtidig har området sjel og er identitetsskapende.

For dem som bor i drabantbyen er tilgjengelighet til natur en av de viktigste faktorene som spilte en rolle ved valg av stedet. Det er med andre ord ikke områdets kvaliteter i seg selv, men beliggenheten i forhold til friområder og skjermetheten i forhold til trafikk som er viktig. I denne sammenhengen er hensynet til barn en viktig faktor. Området betraktes som trygt for barn. Men den stedsmessige tilhørigheten til området virker å være svak blant voksne.

Innbyggerne i stasjonsbyen legger vekt på tilgjengelighet både til natur og sentrumsfunksjoner. De framhever småbyidealet som viktig for deres bostedsvalg. Tetthet, trygghet og nærhet, også sosialt, kjennetegner stasjonsbyen.

Det er tre typer av bolig- og bostedsidealer som kommer fram, den klassiske byen med blandete funksjoner, den funksjonsdelte byen og landsbyen eller nabolagsprinsippet. Vi kommer tilbake til dette i kapittel 7, der temaet er visjoner om den gode by.

5. Aktivitetsmønstre og reisemåter

5.1 Innledning

Grunnlaget for den romlige praksis er knyttet til hva som er tilgjengelig, hvilke preferanser befolkningen har når det gjelder aktiviteter og hvilke ressurser de har å sette inn på de forskjellige arenaene. Kjennetegn ved områdene, hva beboerne setter pris på og deres begrunnelser for å velge bostedsområder kom fram i forrige kapittel. Hva de faktisk gjør, hvor aktivitetene foregår og hvilke reisemåter som brukes, er temaet i dette kapitlet.

De tre områdene innbyr til en ulik romlig praksis fordi de har ulike kvaliteter og kjennetegn. Likevel er det slik at en del aktiviteter eller deltakelse på velferdsarenaer vil være det samme uansett hvor man bor, for eksempel inntektsgivende arbeid, legebek, nødvendig innkjøp m v. Er det forskjeller mellom områder når det gjelder slike aktiviteter, kan det ha sammenheng med at befolknings sammensetningen er ulik.

Det vi er mest interessert i å undersøke er om aktivitetsmønstrene eller arena-deltakelsen i de tre områdene er forskjellige fordi områdene gir et ulikt grunnlag for det, eller om de er forskjellige fordi befolkningen er forskjellig.

En slik deltakelse kan analyseres både ut fra om den faktisk skjer og ut fra omfanget av aktiviteten.

Inndelingen av aktiviteter følger Allardts tre velferdsområder, slik det er beskrevet i kapittel 1 – *å ha, å elske, å være*.

Reiser knyttet til arbeid, skole og innkjøp kategoriseres under området *å ha*, knyttet til materielle verdier (å følge barn til barnehage m v er også plassert i denne kategorien, fordi den er nært knyttet til foreldres arbeidsreise). Besøk av venner og slektninger er gruppert under området *å elske*, som dreier seg om menneskelig samhandling. Reiser knyttet til ulike former for fritidsaktiviteter, både organiserte og mer underholdningspregete, har vi knyttet til området *å være*, som har med samfunnsmessige relasjoner og selvrealisering å gjøre.

5.2 Deltakelse på forskjellige arenaer

I spørreskjemaet, som ble sendt ut til beboerne, var det mulig å krysse av for at aktiviteten var *uaktuell* på spørsmålene om hvor mange ganger man gjorde de forskjellige aktivitetene forrige uke, hvordan man reiste til dem og hvor de foregikk.

Det som viser seg i analysen av uaktuelle aktiviteter er at bosatte i sentrumsområdet skiller seg fra de to andre områdene ved at noen flere deltar i skole/utdanning, men har færre aktiviteter knyttet til å det å følge og hente barn – på velferdsarenaen *å ha*, tabell 5.1.

Tabell 5.1. Andel som sier at aktiviteten er uaktuell i de tre utvalgsområdene. Prosent

Type aktivitet	Sentralt område	Drabantby-område	Stasjonsby
<i>Å ha:</i>			
Inntektsgivende arbeid	8	8	8
Skole, utdanning *	75	82	80
Følge barn til barnehage *	83	72	72
Følge barn til fritidsaktiviteter *	80	65	56
Innkjøp av dagligvarer	1	2	1
Innkjøp av klær, sko	10	14	10
Innkjøp av møbler, utstyr til huset	18	19	16
Besøk lege, tannlege mv	10	12	10
Besøk på offentlig kontor mv*	20	24	14
Post, bank	4	5	4
<i>Å elske:</i>			
Besøke slekt *	11	8	5
Besøke venner	4	6	8
<i>Å være:</i>			
Kino, teater, konsert, opera**	13	26	21
Kafé, restaurant **	6	20	17
Dans, diskotek mv *	55	59	62
Møter i organisasjoner mv*	49	50	42
Kurs, hobby	54	55	51
Trening, sportsaktivitet	35	37	39
Tur i skog og mark	12	9	7
Annet friluftsliv	22	28	22
Tilskuer på sportsstevner og liknende *	67	59	62

* signifikant for $p < 0,05$, kjiqvadrattest** signifikant for $p < 0,01$, kjiqvadrattest

Dette har først og fremst sammenheng med at det både er en gjennomsnittlig yngre befolkning i sentrumsområdet enn i de to andre områdene og at det bor færre barnefamilier her, jfr kapittel 3. Ellers er det ingen signifikante forskjeller mellom områdene. Det betyr at innen velferdsområdet *å ha* deltar de aller fleste på samme måte uansett hvor de bor. Det er andre forhold, som for eksempel fase i livet og kjønn, som antakelig er mer viktig for denne deltakelsen.

Det er en tendens til at besøk av slektninger (samhandlingsdimensjonen *å elske*) er lavest i sentrumsområdet og høyest i stasjonsbyen, men forskjellene er svært små og lite å legge vekt på. Samhandlingsdimensjonen er viktig uansett hvor man bor.

De største forskjellene finner vi når det gjelder kino, konsert, teater, opera og kafé og restaurant, som kommer inn under dimensjonen *å være*. Bosatte i sentrumsområdet deltar oftest på "underholdningsarenaen", bosatte i drabantbyen sjeldnest. For de andre aktivitetene innenfor området *å være* er det små forskjeller.

For å undersøke om disse kultur- og underholdningsaktivitetene har sammenheng med selve bostedsområdets karakter og tilbud eller om det er fordi befolknings-sammensetningen er forskjellig, er det gjort multivariate analyser som tar hensyn til slike ulikheter. For kontrastens del har vi også gjort analyse av aktualiteten av å gå tur i skog og mark. Tabell 5.2 viser hvilke sammenhenger som er signifikante eller

ikke når effekten av kjønn, alder inntekt, utdanning, inntekt, antall biler i husholdet, bosted og antall barn i familien er kontrollert for simultant.

Tabell 5.2 Ulike variabelers betydning for besøk i kino, teater, konsert, opera og på kafé og restaurant, samt gå tur i skog og mark. Logistisk regresjon

Variabler i analysen	Kino, teater, konsert, opera	Kafé, restaurant	Gå tur i skog og mark
	B	B	B
Kjønn (1)	0,0148	0,0824	0,1753
Alder	-0,0186**	-0,0224**	0,0122*
Utdanning (2)	***	***	**
Grunnskole	-0,9113***	-0,4194***	-0,5513**
Yrkfag	-0,7956***	-0,1198***	-0,3107*
Gymnas	-0,2894	-0,0141	-0,2422
Personinntekt	0,0806*	0,0639	0,0282
Antall biler	-0,2175*	-0,1870*	0,1124
Bosted (3)	***	***	***
Sentralt	0,5122 ***	0,8601***	-0,4300**
Drabantby	0,1002	-0,0126	0,2267
Antall hjemmeboende barn	-0,0748	-0,1731*	0,4098
N	1829	1829	1829
-2 Log Likelihood	2248,4	2318,5	2515,1

1) Referanse mann

2) Referanse Høyskole/universitetsutdanning

3) Referanse Stasjonsby

* signifikant for $p < 0,05$

** signifikant for $p < 0,01$

*** signifikant for $p < 0,001$

Som analysene viser, er kultur- og underholdningsaktiviteter mer vanlig blant dem som bor i sentrumsområdet også når det tas hensyn til kjennetegn ved de bosatte. Tilgjengelighet er viktig, men også utdanning har betydning. Særlig gjelder dette for om man går på kino, teater, konsert eller opera. For disse aktivitetene betyr utdanning noe mer enn hvor man bor. De med høyskole- eller universitetsutdanning gjør det oftere enn de med lavere utdanning. Bosted er den viktigste enkeltfaktoren når det gjelder kafé- eller restaurantbesøk. Tilgjengeligheten teller mest.

Denne oversikten over aktuelle eller uaktuelle aktiviteter viser at arenadeltakelsen varierer noe mellom områdene. Grovt sagt kan vi si at det er noe mer familieorientering i de ytre områdene av byen, mens de som bor i sentralområdet lever mer i den offentlige sfære. Ifølge Lyn Loflands inndeling av det urbane liv (jfr avsnitt 1.2.2). karakteriseres livet til dem som bor i det sentrale byområdet av at det foregår mer i det offentlige området enn for de to andre beboergruppene. Beboerne i det sentrale området befinner seg oftere i det offentlige rom der man vanligvis ikke kjenner hverandre eller bare kjenner hverandre som kategori.

5.4 Omfanget av aktiviteter

Aktivitetens aktualitet forteller om man deltar på en arena eller ikke, men ikke om omfanget, hvor ofte det skjer. For å få et mål på det, ble intervjupersonene bedt om å angi hvor mange ganger de gjorde de forskjellige aktivitetene i løpet av siste uke. Hyppighet forteller om hverdagslivets aktivitetsmønstre, hvordan gjøremålene organiseres gjennom en uke. Høyt eller lavt nivå på omfanget av aktiviteten forteller imidlertid ikke om velferdsnivået. Å jobbe fire dager i uka i stedet for fem kan være enten en ønsket tilpasning eller et uttrykk for at det er vanskelig å få heltidsjobb. Å gjøre innkjøp av dagligvarer ofte i stedet for sjelden gir heller ingen indikasjon på velferdsnivå.

Tabell 5.3: Gjennomsnittlig antall aktuelle aktiviteter pr uke (siste uke) i de tre utvalgsområdene

Type aktivitet	Sentralt område (1)	Drabantby-område (2)	Stasjonsby (3)
<i>Å ha:</i>			
Inntektsgivende arbeid	5,37 (3)	5,19 (3)	4,81 (1,2)
Skole, utdanning	2,40 (3)	1,76	1,47 (1)
Følge barn til barnehage	3,93	3,83	2,86
Følge barn til fritidsaktiviteter	1,13 (2)	1,92 (1)	1,51
Innkjøp av dagligvarer	3,16 (3)	3,11 (3)	2,86 (1,2)
Innkjøp av klær, sko	1,31	1,22	1,01
Innkjøp av møbler, utstyr til huset	0,97	0,94	0,78
Besøk hos lege, tannlege mv	0,83	0,96	0,82
Besøk på offentlig kontor mv	0,95	0,82	0,82
Post, bank	1,43	1,45	1,42
<i>Å elske:</i>			
Besøke slekt	1,30	1,68	1,49
Besøke venner	1,48	1,45	1,49
<i>Å være:</i>			
Kino, teater, konsert, opera	1,10 (2,3)	0,71 (1)	0,78 (1)
Kafé, restaurant	1,77 (2,3)	1,30 (1)	1,14 (1)
Dans, diskotek mv	0,85 (2,3)	0,47 (1)	0,44 (1)
Møter i organisasjoner mv	1,35	1,20	1,39
Kurs, hobby	1,15	1,09	0,98
Trening, sportsaktivitet	1,71	1,82 (3)	1,55 (2)
Tur i skog og mark	1,15 (2,3)	1,86 (1)	1,86 (1)
Annet friluftsliv	1,38	1,47	1,28
Tilskuer på sportsstevner ol	0,72	0,80	0,55

Tall i parentes viser til gruppevis signifikanstester der $p < 0,05$ eller lavere, T-test

I forhold til transport er imidlertid omfanget av aktivitetene viktig. Dess hyppigere aktiviteten foregår, jo større belastning er det på transportsystemet dersom man kjører bil eller reiser kollektivt. Disse reisemåtene har også miljømessige virkninger. Sykler eller går man, har det positiv miljøbetydning. Det er derfor viktig at forholdene for å gå og sykle er best mulig for å fremme disse reisemåtene.

Resultatene som er presentert i tabell 5.3 omfatter dem som har definert aktiviteten som aktuell og omfanget av aktiviteten i løpet av foregående uke.

Ser vi på de aktivitetene som vi innledningsvis (jfr avsnitt 1.2.1) knyttet til velferdsdimensjonen *å ha*, finner vi at sentrums- og drabantbybeboerne har større aktivitet på dette området enn de som bor i stasjonsbyen. For sentrumsbeboerne gjelder dette både inntektsgivende arbeid, skole og innkjøp av dagligvarer. For drabantbybeboerne gjelder det arbeid og innkjøp. Det er noen flere som følger barn til fritidsaktiviteter i drabantbyområdet enn det er i sentrumsområdet, men forskjellene er små.

Når det gjelder samhandlingsdimensjonen *å elske*, er det ingen signifikante forskjeller i samvær med venner eller slektninger.

Den tredje velferdsdimensjonen – *å være* – består av forskjellige typer av aktiviteter, kommersielle, organiserte og det man kan kalle friluftsliv. I forrige avsnitt viste analysen at det vi kan kalle kultur- og underholdningsaktiviteter regnes som minst aktuelle blant dem som bor i drabantbyområdet og mest blant sentrumsbeboerne. Når det gjelder hyppighet av disse aktivitetene blant dem som sier at aktiviteten er aktuell, finner vi at sentrumsbeboerne har den høyeste frekvensen. Det er de som oftest går på kino, teater, konserter osv og som hyppigst besøker kafeer og restauranter. De er derimot sjeldnere på tur i skog og mark enn bosatte i ytterområdene.

Vi kan altså snakke om ulike levemåter eller livsstiler innenfor en byregion, som klart varierer etter hvor man er bosatt. I første rekke er det knyttet til det tredje av velferdsområdene, *å være*, det som foregår i fritiden. De som bor i det sentrale området har en mer urban livsstil enn både de som bor i drabantbyen og de i stasjonsbyen. De benytter seg oftere av kultur- og underholdningstilbudet som finnes enn det bosatte i de to andre områdene gjør, mens de på sin side er mer friluftorientert. Som analysene i forrige avsnitt viste, gjelder dette selv når det kontrolleres for andre kjennetegn ved de bosatte.

5.4 Lokalisering av aktivitetene

Hva man gjør og hvor ofte man gjør det, er to aspekter ved befolkningens aktivitetsmønstre. Et tredje aspekt er hvor aktivitetene foregår, kan man bruke et tilbud i nærområdet, eller velger man aktiviteter og gjøremål som krever transport og kanskje bruk av bil?

For en del av arenadeltakelsen vil det ikke være særlig mange valgmuligheter. Det finnes bare én opera, og de fleste kinoene er lokalisert til sentrumsområdet. Slektningers bosted kan man gjøre lite med, men når det gjelder hvor man gjør innkjøpene sine og hvor en del av fritidsaktivitetene legges, finnes det valgmuligheter. Til en viss grad gjelder dette også venner og valg av arbeid.

Det hevdes at utviklingen av den moderne by har ødelagt de sosiale nettverkene basert på nærhet – *”The classic city neighbourhood of dense and localized relation has, with some notable exceptions, long since passed from the urban milieu, to be replaced by personalized networks of people who commute across space in order to experience social communion.”* (Gottdiener 1985: 263-264).

Spørsmålet er om ikke det vil variere etter hvor man bor i byen. Antakelig vil det også være slik at man har større muligheter til å bruke byen på en annen måte enn tidligere, fordi det i større utstrekning enn tidligere finnes tilgang både på privat og kollektiv transport. Sitatet over uttrykker et svært en-dimensjonalt bilde av byen og bysamfunnet. Det forutsetter en relativt stor grad av homogenitet, som ikke stemmer overens med de forskjelligartete bildene befolkningen i de tre utvalgsområdene gir av sine områder. Det er også slik at nærmere halvparten av de bosatte i stasjonsbyen og så mange som en fjerdedel i det sentrale byområdet mener at gode naboforhold og gode sosiale forhold passer svært bra som karakteristikk på deres boligområde (jfr kapittel 4).

I denne undersøkelsen ble informantene spurt om hvor de vanligvis gjør de forskjellige aktivitetene. Det kunne krysses av på flere ulike svarkategorier for samme aktivitet. For å få en indikator på hvor geografisk lokalorientert befolkningen i de forskjellige områdene er, skal vi se nærmere på hvor store andeler som gjør de ulike aktivitetene innenfor området de bor. I Ski er dette definert som Ski tettsted, i drabantbyen omfatter det hele Oppsal/Bøler og i det sentrale området indre sone av byen. I utstrekning blir dette grovt sett omtrent det samme.

Det bildet som trer fram viser at det sentrale byområdet og stasjonsbyen har en helt annen "selvforsyningsgrad" enn drabantbyområdet, tabell 5.4. Dette gjelder stort sett innenfor alle tre velferdsområder.

Starter vi med *å ha*-dimensjonens aktivitetsområder, ser vi at når det gjelder inntektsgivende arbeid og skole/utdanning, er det mer vanlig at de som bor sentralt arbeider lokalt, dvs i de sentrale byområdene. Minst vanlig er det blant drabantbybeboerne, hvor færre enn 20 prosent arbeider innenfor nærområdet.

Når det gjelder innkjøp, foregår de fleste lokalt både i sentrumsområdet og i stasjonsbyen. I drabantbyområdet er det bare dagligvarehandelen som hovedsakelig foregår lokalt. Når det gjelder å følge barn til barnehage og til fritidsaktiviteter, er dette noe mindre lokalt basert i sentrumsområdet enn i de to andre områdene. Dette viser hvor dårlig tilrettelagt sentrale områder er for barn og barnefamilier.

Også bruk av ulike typer service, som besøk hos lege, på offentlige kontorer, post, bank osv, skjer mindre lokalt i drabantbyområdet enn i de to andre. Det er bare når det gjelder å følge barn til ulike aktiviteter at det er en tendens til at bosatte i det sentrale området noe oftere enn de andre må ut av området.

Lokaliseringen av aktivitetene knyttet til velferdsdimensjonen *å ha* viser forskjellig mønster i de tre områdene. Både sentrumsområdet og stasjonsbyen framtrer som mer "komplette" områder enn drabantbyområdet. Det viser seg gjennom hvor store andeler som har sine gjøremål innenfor bostedsområdet. De som bor i drabantbyområdet må ut av sitt lokalmiljø for å tilfredsstille de behovene de har innenfor denne velferdsdimensjonen.

Samhandlingsdimensjonen *å elske* uttrykkes her gjennom besøk av venner og slektninger. Forskjellene i lokaltilknytning mellom områdene på denne dimensjonen er svært små. Omtrent en tredjedel av beboerne innenfor alle områdetypene har slektninger som de besøker innenfor nærområdet. Her er det altså ingen forskjell. Har man slektninger i byregionen, er det imidlertid mer vanlig at de bor utenfor enn innenfor nærmiljøet. Det geografisk tette familiære nettverket er ikke regelen. Det er mer vanlig ha venner innenfor bostedsområdet, og mer vanlig for

dem som bor sentralt enn blant dem som bor i de to andre områdetypene, særlig i forhold til drabantbybeboerne.

Tabell 5.4: Andel som utfører ulike typer aktiviteter i det området som de bor i de tre utvalgsområdene. Prosent

Type aktivitet (for de som bor i sentralt område er sentrum og indre sone inkludert)	Sentralt område	Drabantby-område	Stasjonsby
<i>Å ha:</i>			
Inntektsgivende arbeid ***	64	17	36
Skole, utdanning *	40	6	13
Følge barn til barnehage *	51	63	69
Følge barn til fritidsaktiviteter **	49	63	69
Innkjøp av dagligvarer *	94	82	93
Innkjøp av klær, sko **	92	31	91
Innkjøp av møbler, utstyr til huset ***	51	10	78
Besøk lege, tannlege mv ***	80	49	77
Besøk på offentlig kontor mv**	90	66	90
Post, bank **	93	71	88
<i>Å elske:</i>			
Besøke slekt	33	31	36
Besøke venner *	69	43	59
<i>Å være:</i>			
Kino, teater, konsert, opera ***	95	3	51
Kafé, restaurant ***	96	10	61
Dans, diskotek mv ***	81	2	40
Møter i organisasjoner mv**	73	36	55
Kurs, hobby *	64	27	57
Trening, sportsaktivitet *	70	56	67
Tur i skog og mark ***	11	81	55
Annet friluftsliv ***	23	50	29
Tilskuer på sportsstevner og lignende *	56	26	53

* signifikant for $p < 0,05$, kjikvadrattest

** signifikant for $p < 0,01$, kjikvadrattest

*** signifikant for $p < 0,001$, kjikvadrattest

Når relativt store andeler har venner og slektninger utenfor nærområdet, betyr det at dette er et velferdsområde som stiller krav til transportsystemet. Vi skal se nærmere på reisemåtene innenfor de forskjellige velferdsdimensjonene i neste avsnitt.

Dimensjonen *å være (doing)* er satt sammen av det vi tidligere har kalt kultur og underholdning, organiserte aktiviteter, friluftsliv og tilskuer på sportsstevner m v. Bortsett fra friluftsliv har bosatte i sentrumsområdet en overvekt av disse aktivitetene innenfor sitt nærområde. Bosatte i stasjonsbyen gjør også mange av disse aktivitetene innenfor eget område. Turer i skog og mark og annet friluftsliv er de eneste aktivitetene drabantbybeboerne oftere gjør i lokalmiljøet enn beboerne fra de andre områdene. Slik drabantbybeboerne har valgt å lokalisere, eller måttet lokalisere, aktivitetene under dimensjonen *å være*, vil de i mye større grad enn beboerne i de to andre områdene være avhengige av transport for å tilfredsstille sine behov, med unntak av turer i skog og mark.

5.5 Transportmiddelbruk innenfor velferdsdimensjonene

Lokaliseringen av aktiviteter knyttet til de tre velferdsdimensjonene skaper grunnlag for ulike transportbehov i de forskjellige områdene.

Forenklet sagt vil velferdsdimensjonen *å elske*, samhandling i form av besøk hos venner og slektninger, være den dimensjonen hvis aktiviteter er mest spredt, mens aktivitetene under *å ha* er de som er mest knyttet til lokalområdet. Det er også klare ulikheter mellom områdene, med bosatte i drabantbyområdet som utpeker seg med færrest lokalorienterte aktiviteter.

I dette avsnittet skal vi se nærmere på hvordan beboerne i de tre områdene løser sine transportbehov innenfor de tre velferdsområdene. Vi starter med velferdsområdet *å ha*.

Den typiske reisemåten for aktivitetene innenfor dimensjonen *å ha* for de som bor i *det sentrale området* er å gå eller sykle, tabell 5.5. Vi har slått sammen disse to reisemåtene, men den overveiende delen består i å gå. Det ble nevnt av flere av deltakerne i fokusgruppen fra dette området at de valgte et sentralt bostedsområde, slik at de slapp å være avhengig av bil eller et kollektivt tilbud. Å kunne spasere til de fleste av sine gjøremål ble framhevet som en viktig kvalitet. For beboerne i det sentrale området er det bare når de skal handle utstyr til boligen at bilen er det viktigste transportmidlet. Bil brukes også relativt ofte i forbindelse med henting og bringing av barn, men ikke så mye her som i de to andre områdene.

Det som kjennetegner *stasjonsbyen* er høy bilbruk til de aller fleste aktivitetene, og det til tross for at mange av aktivitetene er lokalisert i nærområdet. Det indikerer at det er få hindringer for å bruke bil innenfor tettstedet i form av parkeringsrestriksjoner og trengsel på vegene. Bortsett fra på arbeidsreisene er bruken av kollektivtransport svært lav for aktivitetene innenfor denne velferdsdimensjonen i stasjonsbyen. Samtidig finner vi relativt mange som går eller sykler til en del aktiviteter.

Drabantbybeboerne bruker også bil i de fleste tilfellene, men i motsetning til befolkningen i de to andre områdene brukes kollektivtransporten både hyppigere og til flere formål. Nærmere 40 prosent reiser kollektivt til arbeid. Nesten like mange bruker dette tilbudet når de skal handle klær og sko. Også ved besøk hos lege, offentlige kontorer m v, er det mellom 20 og 30 prosent som benytter seg av det kollektive reisetilbudet.

Tabell 5.5: Reisemåter til forskjellige aktiviteter innenfor velferdsdimensjonen å ha (siste gang den ble gjort, uaktuell aktivitet holdt utenfor) i de tre utvalgsområder. Prosent

Velferdsdimensjon å ha	Sentralt område	Drabantby-område	Stasjonsby
Transportmiddelbruk for ulike aktiviteter			
<i>Inntektsgivende arbeid ***:</i>			
Til fots/sykkel	50	10	18
Kollektiv	24	38	31
Bil	26	52	51
<i>Følge barn til barnehage *</i>			
Til fots/sykkel	53	47	43
Kollektiv	7	3	0
Bil	40	50	57
<i>Følge barn til fritidsaktiviteter ***</i>			
Til fots/sykkel	51	33	31
Kollektiv	9	3	3
Bil	40	65	66
<i>Innkjøp av dagligvarer ***</i>			
Til fots/sykkel	79	49	31
Kollektiv	3	4	0
Bil	18	47	69
<i>Innkjøp av klær, sko ***</i>			
Til fots/sykkel	59	8	32
Kollektiv	22	38	4
Bil	19	54	64
<i>Innkjøp av møbler, utstyr til huset ***</i>			
Til fots/sykkel	19	3	10
Kollektiv	20	11	1
Bil	61	86	88
<i>Besøk lege, tannlege mv ***</i>			
Til fots/sykkel	55	25	33
Kollektiv	24	30	11
Bil	21	45	56
<i>Besøk på offentlig kontor mv ***</i>			
Til fots/sykkel	66	41	50
Kollektiv	19	21	0
Bil	15	38	50
<i>Post, bank ***</i>			
Til fots/sykkel	83	45	46
Kollektiv	6	14	4
Bil	11	41	50

* signifikant for $p < 0,05$, kjikvadrattest** signifikant for $p < 0,01$, kjikvadrattest*** signifikant for $p < 0,001$, kjikvadrattest

Den typiske reisemåten når slektninger skal besøkes er å bruke bil, også for dem som bor i sentrumsområdet, tabell 5.6. Bilbruken er likevel mye høyere i stasjonsbyen og i drabantbyområdet enn i sentrumsområdet. Det er den også ved besøk til venner, selv om den er noe lavere enn for besøk til slektninger. I sentrumsområdet er den vanligste reisemåten å gå eller sykle til dette formålet. Nesten 30 prosent går eller sykler i stasjonsbyen også. Dette peker igjen tilbake på at det er flere i sentrumsområdet og i stasjonsbyen som har venner innenfor bostedsområdet. Drabantbybeboerne har sin vennekrets mer spredt. Gottdieners poeng om oppløsning av de lokale nettverkene gjelder til en viss grad for drabantbybeboerne (jfr avsnitt 5.4).

Tabell 5.6: Reisemåter til forskjellige aktiviteter innenfor velferdsdimensjonen å elske (siste gang den ble gjort, uaktuell aktivitet holdt utenfor) i de tre utvalgsområder. Prosent

Velferdsdimensjon å elske	Sentralt område	Drabantby-område	Stasjonsby
Transportmiddelbruk for ulike aktiviteter			
Besøke slekt ***			
Til fots/på sykkel	18	11	15
Kollektiv	32	15	10
Bil	50	74	75
Besøke venner ***			
Til fots/på sykkel	41	18	29
Kollektiv	24	16	9
Bil	35	66	62

*** signifikant for $p < 0,001$, kjiqvadrattest

Den tredje av velferdsdimensjonene - å være – har tre hovedgrupper av aktiviteter, kultur- og underholdning, organiserte aktiviteter og friluftsliv. Reisemåtene til disse aktivitetene gjenspeiler hva som finnes tilgjengelig innenfor de tre områdetypene, tabell 5.7. Kultur- og underholdningsaktivitetene er for en stor del lokalisert til sentrum, og i stasjonsbyen finnes en del tilbud lokalt. De som bor i sentrumsområdet spaserer eller bruker sykkel til disse gjøremålene, drabantbybeboerne reiser kollektivt, mens de som bor i stasjonsbyen har en relativt jevn fordeling mellom de tre reisemåtene.

Også for de organiserte aktivitetene velger sentrumsbeboerne å gå eller sykle. I de to andre områdene er bilbruk stort sett den dominerende reisemåten. Til trening og sportsaktiviteter er det også i disse områdene en del som går og sykler, antakelig fordi en relativt stor andel av disse aktivitetene foregår lokalt.

For turer i skog og mark er bildet snudd. Her er det sentrumsbeboerne som bruker bil, mens de andre går eller sykler. Nesten 30 prosent av dem som bor i sentrum bruker også det kollektive tilbudet for dette formålet, noe som de andre ikke gjør.

For annen type friluftsliv er bilbruken omtrent den samme i de tre områdene. Forskjellen er at sentrumsbeboerne reiser mer kollektivt enn de andre.

Sentrumsbeboerne går og sykler når de skal på sportsstevner o l, den typiske reisemåten for beboerne i de to andre områdene er bilbruk.

Innenfor dimensjonen å være varierer reisemåten i de forskjellige områdene etter om de tilhører områdene kultur og underholdning, organisert aktivitet eller friluft/tilskuer.

Tabell 5.7: Reisemåter til forskjellige aktiviteter innenfor velferdsdimensjonen å være (siste gang den ble gjort, uaktuell aktivitet holdt utenfor) i de tre utvalgsområder. Prosent

Velferdsdimensjon å være Transportmiddelbruk for ulike aktiviteter	Sentralt område	Drabantby-område	Stasjonsby
<i>Kino, teater, konsert, opera ***</i>			
Til fots/sykkel	56	2	25
Kollektiv	31	59	31
Bil	13	39	44
<i>Kafé, restaurant ***</i>			
Til fots/sykkel	67	9	31
Kollektiv	24	64	33
Bil	9	27	36
<i>Dans, diskotek mv ***</i>			
Til fots/sykkel	50	3	36
Kollektiv	47	83	43
Bil	3	14	21
<i>Møter i organisasjoner mv ***</i>			
Til fots/sykkel	47	25	28
Kollektiv	26	29	14
Bil	27	46	58
<i>Kurs, hobby ***</i>			
Til fots/sykkel	48	16	23
Kollektiv	22	31	15
Bil	30	52	62
<i>Trening, sportsaktivitet ***</i>			
Til fots/sykkel	63	43	42
Kollektiv	15	12	3
Bil	23	45	55
<i>Tur i skog og mark ***</i>			
Til fots/sykkel	18	79	76
Kollektiv	28	3	0
Bil	53	19	24
<i>Annet friluftsliv</i>			
Til fots/sykkel	34	49	39
Kollektiv	17	9	4
Bil	50	42	49
<i>Tilskuer på sportsstevner ol ***</i>			
Til fots/sykkel	51	15	24
Kollektiv	23	27	6
Bil	26	58	70

* signifikant for $p < 0,05$, kjikvadrattest** signifikant for $p < 0,01$, kjikvadrattest*** signifikant for $p < 0,001$, kjikvadrattest

5.6 Hva bestemmer reisemåten - hvor man bor, eller hvem man er?

For å oppsummere transportmiddelbruken, skal vi se nærmere på den samlede reisemåten på de forskjellige velferdsarenaene og undersøke i hvilken utstrekning det er bosted i byen som er avgjørende for hvilken reisemåte som velges, eller om det er egenskaper og kjennetegn ved personen som har betydning. I avsnitt 3.2 viste vi at det er en rekke forhold som er med på å påvirke hvilke reisemåter som brukes på ulike aktiviteter. Ved siden av strukturelle faktorer som bosted, er det både sosiodemografiske variabler, holdnings-/kunnskaps- og ressursvariabler som vil være med å påvirke valg av reisemåte.

Før vi presenterer de multivariate analysene, skal vi vise samlede mål på reisemåter, tabell 5.8.

Tabell 5.8: Samlete reisemåter (andeler) på de tre velferdsdimensjonene (siste gang den ble gjort, uaktuell aktivitet holdt utenfor) i de tre utvalgsområder. Prosent

Samlet reisemåte	Sentralt område (1)	Drabantby-område (2)	Stasjonsby (3)
<i>Å ha</i>			
Til fots/på sykkel	59 (2,3)	27 (1,3)	32 (1,2)
Kollektiv	16 (2,3)	21 (1,3)	7 (1,2)
Bil	24 (2,3)	52 (1,3)	61 (1,2)
<i>Å elske</i>			
Til fots/på sykkel	30 (2,3)	15 (1,3)	22 (1,2)
Kollektiv	28 (2,3)	15 (1,3)	10 (1,2)
Bil	42 (2,3)	70 (1)	69 (1)
<i>Å være</i>			
Til fots/på sykkel	48 (2,3)	32 (1,3)	40 (1,2)
Kollektiv	26 (2,3)	33 (1,3)	16 (1,2)
Bil	26 (2,3)	35 (1,3)	44 (1,2)

Tall i parentes viser til gruppevis signifikanstester der $p < 0,05$ eller lavere, T-test

Samlet framstår beboerne i det sentrale området som typiske fotgjengere (og syklistere). Bilandelen ligger på rundt en fjerdedel for *å ha* og *å være* for dem som bor sentralt i byen, mens den er litt i overkant av 40 prosent innenfor samhandlingsdimensjonen *å elske*.

For drabantby- og stasjonsbybeboerne er bilen det viktigste transportmidlet innenfor alle velferdsområdene. Forskjellen mellom de to beboergruppene er at mens kollektivtransport og gange/sykkel er like viktige supplement til bilen for drabantbybeboerne, går og sykler beboerne i stasjonsbyen mer enn de reiser kollektivt. Vi kan også legge merke til at mens kollektivtransport er viktig for bosatte i det sentrale området når det gjelder samhandlingsdimensjonen *å elske*, er denne reisemåten minst viktig for dem som bor i drabantbyen og i stasjonsbyen innenfor denne velferdsdimensjonen.

Som vist i kapittel 3, er befolkningssammensetningen i de tre områdene forskjellig når det gjelder sosiodemografiske variabler og ressurstilgang. Vårt spørsmål er derfor hvilke faktorer som betyr mest for valg av transportmiddel. Er det individuelle kjennetegn eller det er bostedets egenskaper som er mest avgjørende?

5.6.1 Forklaringsmodeller for reisemåter innenfor velferdsområdet *å ha*

Velferdsområdet *å ha* består av reiser knyttet til arbeid, skole, innkjøp og det man kan kalle personlig service. En del av disse reisene kan kalles obligatoriske. De er gjentakende, ofte daglige, og de utvikles ofte til å bli vaner og rutiner. Det betyr at reisemåten som brukes ikke er noe som velges hver dag, men som oftest varierer lite. De som har førerkort og bil tilgjengelig benytter den til de fleste gjøremål, uten å tenke igjennom bruken for hver reise (Vibe og Hjorthol 1993, Hjorthol og Berge 1997).

I tabell 5.9 viser vi regresjonsmodeller for bruk av de tre hovedreisemåtene innenfor velferdsområdet *å ha*. Når det gjelder bruk av bil, har vi trukket ut de som har førerkort og bil i husholdningen, de andre har vi holdt utenfor. I de to andre analysene er alle med.

Tabell 5.9: Ulike variabelers betydning for bruk av henholdsvis gange/sykkel, kollektive transportmidler og bil på velferdsområdet *å ha*. Partielle regresjonskoeffisienter

Variabler i modellene	β Til fots/på sykkel	β Kollektivt	β Bil 1)
Kjønn (mann=1, kvinne=0))	-4,972 ***	-3,707***	7,480***
Bosted1 (drabantby=1, sentralt=0)	-26,585***	11,149***	23,704***
Bosted2 (stasjonsby=1, sentalt=0)	-20,471***	-0,825	33,314***
Alder	0,051	0,145*	-0,171*
Personinntekt (intervall)	-1,995***	0,365	4,452***
Antall hjemmeboende barn	0,485	-2,160***	4,782***
Utdanning	2,037**	0,933*	-2,718***
Antall biler	-11,126***	-10,071***	
Førerkort (ja=1, nei=0)	-9,520***	-8,533***	
Konstant	76,041***	21,817***	16,757***
R ²	0,319	0,196	0,266

1) Bare respondenter med bil i husstanden og førerkort er med i denne modellen

* signifikant for $p < 0,05$, T-test

** signifikant for $p < 0,01$, T-test

*** signifikant for $p < 0,001$, T-test

Analysen av *å gå og sykle* viser at *bosted* er den viktigste enkeltvariablen som forklarer denne reisemåten. I forhold til *å bo* i drabantbyen øker tilbøyeligheten til *å gå og sykle* med ca 26 prosent dersom man bor i det sentrale byområdet. I forhold til stasjonsbyen betyr det ca 20 prosent *å bo* sentralt. Om man har førerkort for bil og bil i husstanden har også relativt stor betydning, men bosted betyr mer. Analysen viser også at kvinner går og sykler signifikant mer enn menn, tatt de andre forholdene med i betraktning. Dette er i tråd med tidligere forskning (Hjorthol 1998, Kranz 1997, Hjorthol og Berge 1997). Interessant i denne analysen er at tilbøyeligheten til *å gå eller sykle* øker med stigende utdanning. Fra tidligere forskning kjenner man til at kunnskap om helse og miljø påvirker holdning til miljøspørsmål (Hjorthol og Berge 1997). Her tyder det på at slike holdninger også har betydning for handlingene. Alder og antall hjemmeboende barn har derimot ingen betydning for omfanget av gange og sykling innenfor dette velferdsområdet.

Når det gjelder bruk av *kollektivtransport*, er dette mer vanlig i drabantbyområdet enn i det sentrale området. Mellom stasjonsbyen og det sentrale området er det imidlertid ikke forskjell. Biler i husholdningen og førerkort reduserer bruk av kollektive transportmidler på samme måte som for gange og sykling. Bruken av kollektivtransport avtar også dersom det er barn i familien, men øker med alder og utdanning.

Effekten av bosted når det gjelder *bruk av bil* innenfor dette velferdsområdet er stor. Virkningen av å bo i stasjonsbyen i forhold til å bo sentralt utgjør ca 33 prosent. Å bo i drabantbyen i forhold til det sentrale området har også stor betydning. Bilbruken øker med ca 7 prosent dersom respondenten er mann i forhold til kvinne. Den øker også med antall barn og inntekt. Derimot avtar den med utdanning.

Analysene over viser klart at bosted har stor betydning for de reisemåtene som brukes innenfor dette velferdsområdet. Kontrasten mellom byområdene kommer særlig fram når det gjelder bruk av egne krefter, å gå eller sykle og bilbruk. Kontrollert for effekten av egenskaper ved intervjupersonen og vedkommendes hushold, er det å gå og sykle mye mer vanlig i det sentrale området, mens bilbruk er mye mindre vanlig her enn både i drabantbyen og særlig i stasjonsbyen. Når det gjelder bruk av kollektivtransport, er det det å bo i drabantbyen som har størst effekt. Å bo i stasjonsbyen eller i det sentrale området kommer ut på ett for kollektivbruk innenfor dette velferdsområdet.

5.6.2 Forklaringsmodeller innenfor området å elske

Velferdsområdet *å elske*, dvs mellommenneskelig samhandling, består i dette tilfellet av reiser knyttet til besøk til venner og slektninger. Tabell 5.10 viser regresjonsanalyser av reisemåter på dette velferdsområdet.

Velger man å gå eller sykle for å besøke venner eller slektninger, har det å bo sentralt i forhold til i drabantby størst effekt innenfor denne modellen. Å bo i stasjonsbyen betyr også at man i mindre utstrekning går eller sykler sammenliknet med dem som bor sentralt. I tillegg har mangel på førerkort og bil også betydning.

Tabell 5.10: Ulike variablers betydning for bruk av henholdsvis gange/sykel, kollektive transportmidler og bil på velferdsområdet *å elske*. Partielle regresjonskoeffisienter

Variabler i modellene	β Til fots/på sykkel	β Kollektivt	β Bil 1)
Kjønn (mann=1, kvinne=0))	-1,652	-6,423***	6,628**
Bosted1 (drabantby=1, sentralt =0)	-13,986***	-1,362	25,178***
Bosted2 (stasjonsby=1, sentralt=0)	-5,714*	-2,358	22,378***
Alder	0,041	0,054	0,046
Personinntekt (intervall)	-1,488*	0,183	4,684***
Antall hjemmeboende barn	1,062	-1,878*	4,463***
Utdanning	0,687	0,652	-1,053
Antall biler	-4,581**	-20,853***	
Førerkort (ja=1, nei=0)	-8,683***	-12,799***	
Konstant	43,245***	54,529***	19,593**
R ²	0,073	0,260	0,151

1) Bare respondenter med bil i husstanden og førerkort er med i denne modellen

* signifikant for $p < 0,05$, T-test

** signifikant for $p < 0,01$, T-test

*** signifikant for $p < 0,001$, T-test

Reiser man kollektivt innenfor dette velferdsområdet, er det først og fremst mangel på førerkort eller bil som er av avgjørende betydning. Dette er en type reiser som

vanligvis foregår utenfor rushtiden og dermed på tider hvor kollektivtilbudet er dårligst. De som bruker kollektivtransport på disse reisene er derfor de man kan kalle tvungne kollektivtrafikanter. Analysen viser også at kjønn har en effekt når det gjelder bruk av kollektivtransport. Dette kan ha sammenheng med at menn oftere har førsteretten til bilen i de husholdene som har bare én bil. Dette er reiser som i mindre grad er planlagte enn reisene under velferdsområdet *å ha*.

Det som påvirker bilbruken på besøksreiser er i hovedsak de samme variablene som under velferdsområdet *å ha*. Bosted i ytterområdene, kjønn (mann), høy inntekt og barn i familien øker sannsynligheten for å bruke bil på disse reisene. Alder og utdanning har derimot ikke signifikant betydning. I den utstrekning utdanning har en miljøholdningsmessig betydning for valg av reisemåte eller for ikke-valg av bil, gjelder det ikke for disse valgfrie reisene utenom rushtiden (der det antakelig er ganske store tidsgevinster å hente ved å kjøre bil).

5.6.3 Forklaringsmodeller innenfor området *å være*

Det tredje velferdsområdet – *å være* - dreier seg om reiser knyttet til ulike former for fritidsaktiviteter. Tabell 5.11 viser regresjonsanalysene for reisemåtene innenfor dette velferdsområdet.

Tabell 5.11: Ulike variablers betydning for bruk av henholdsvis gange/sykkel, kollektive transportmidler og bil på velferdsområdet *å være*. Partielle regresjonskoeffisienter

Variabler i modellene	β Til fots/på sykkel	β Kollektivt	β Bil 1)
Kjønn (mann=1, kvinne=0))	0,194	-4,559***	3,405*
Bosted1 (drabantby=1, sentralt=0)	-15,713***	14,602***	7,492***
Bosted2 (stasjonsby=1, sentralt=0)	-6,671***	-0,558	16,501***
Alder	0,037	0,032	-0,022
Personinntekt (intervall)	-0,982*	0,610	2,565***
Antall hjemmeboende barn	1,038	-1,853*	3,177***
Utdanning	-1,192	1,479**	-0,105
Antall biler	-6,005***	-10,607***	
Førerkort (ja=1, nei=0)	-6,161***	-7,324***	
Konstant	63,721***	33,77***	13,720**
R ²	0,106	0,174	0,101

1) Bare respondenter med bil i husstanden og førerkort er med i denne modellen

* signifikant for $p < 0,05$, T-test

** signifikant for $p < 0,01$, T-test

*** signifikant for $p < 0,001$, T-test

Bosted har størst betydning for om man velger å gå eller sykle innenfor velferdsområdet *å være*. Effekten av å bo sentralt, både i forhold til drabantby og stasjonsby, er sterkere enn effekten av å ha tilgang til bil. Inntekt har liten betydning.

Bosted har også betydning for om man reiser kollektivt til de ulike fritidsaktivitetene. Å bo i drabantbyområdet i forhold til å bo sentralt har en positiv betydning for å reise kollektivt på disse reisene. Mangel på bil og førerkort betyr at man reiser kollektivt oftere enn andre, likeledes dersom man er kvinne. Få eller ingen barn i husholdet har tilsvarende effekt.

Bosted har størst effekt også for bilbruk innenfor velferdsområdet å være. På reisene innenfor dette velferdsområdet har i tillegg kjønn, inntekt og barn i husholdet innvirkning på bilbruk.

5.7 Oppsummering

Innenfor velferdsområdene *å ha*, *å elske* og *å være* er det i første rekke aktivitetene innenfor det siste området hvor beboerne innenfor de tre områdene skiller seg fra hverandre når det gjelder hva de gjør og omfanget av det. De som bor sentralt i byen deltar i større grad på kultur- og underholdningsarenaen enn bosatte i de to andre områdene. Bosatte både i stasjonsbyen og i sentrumsområdet har en sterkere lokal geografisk orientering med hensyn til sine aktiviteter enn bosatte i drabantbyen. Disse områdene framstår dermed som mer ”komplette” urbane områder enn drabantbyen, henholdsvis i form av landsbyen og den klassiske by.

Analysene viser at bosted har betydning for hvilken reisemåte som velges innenfor alle tre velferdsområder også når det kontrolleres for effekter av andre variabler som virker inn på transportmiddelbruk. Særlig gjelder dette bruk av bil på områdene *å ha* og *å elske*. Dette er velferdsområder der reisemålene til en stor grad er gitte. Arbeidsplassen, skolen, barnehagen, venner og slektningers boliger m v har sine bestemte romlige steder. Dersom man ikke arbeider i de indre sonene av byen, er det vanligvis lett å få parkering ved arbeidsplassen, slik at det er få hindre for å velge bil. De som bor sentralt, har de fleste av sine gjøremål innenfor indre by og går og sykler til mange av dem. Denne reisemåten er derfor også stedsavhengig.

I tillegg til at bosted har effekt på om man går eller sykler, har også mangel på bil og førerkort betydning. Denne mangelen har enda større betydning når det gjelder valg av kollektivtransport. Effekten av å bo i drabantbyen er størst innenfor områdene *å ha* og *å være* når det gjelder kollektivbruk. For området *å elske* betyr ikke bostedet noe for om man reiser kollektivt. Mangel på private transportressurser er det som avgjør.

For bruk av bil og reiser med kollektivtransport har kjønn en gjennomgående effekt innenfor alle tre velferdsområder. Menn dominerer bilbruken og kvinner kollektivtransporten. Betydningen av kjønn er sterkest innenfor området *å ha*, dvs at menn har bedre tilgang til bil på det materielle velferdsområdet, der sysselsetting er en av de viktigste aktivitetene. Bilbruken øker også med stigende inntekt og antall barn i familien. Her er forskjellene mellom områdene små. Det er en tendens i materialet til at kollektivbruken øker med utdanningsnivå, mens bilbruken avtar. Dette gjelder først og fremst innenfor velferdsområdet *å ha*.

6. Konsekvenser av restriksjoner på bilbruk

6.1 Innledning – virkemidler for miljøtilpasset reiseaktivitet

Det er tre hovedgrupper av tiltak som er aktuelle for å redusere miljøproblemene skapt av den motoriserte vegtrafikken. Man kan:

1. redusere omfanget av reisene.
2. overføre reiser til mer miljøvennlige reisemåter.
3. redusere utslipp m v på de transportmidlene som brukes i dag gjennom å utvikle alternativ kjøretøy- og drivstoffteknologi.

De to første punktene dreier seg om endret handlingsmønster eller atferd, det tredje om tiltak knyttet til kjøretøyene. I dette kapitlet er det de atferdsmessige endringene som skal diskuteres.

Drøftingen peker på to dimensjoner som angår miljø og transport. Den ene dreier seg om valg av transportmåte, om man velger bil framfor kollektive transportmidler eller ikke-motoriserte reisemåter, dvs at man går eller sykler. Den andre dimensjonen er knyttet til omfang av reisevirksomhet. I den utstrekning reisene foregår til fots eller på sykkel, er dette ikke noe problem. Da er det nærmest en fordel å bevege seg av helsemessige grunner. Foregår reisene med bil, vil det være en miljømessig fordel å redusere reisevirksomheten.

Det er tre måter å miljøtilpasse de daglige reisene på, og disse tre har i første rekke sammenheng med å redusere forbruket av bilreiser. For det første kan hverdagslivet organiseres slik at behovet for noen reiser faller bort, for eksempel erstattes av annen type kommunikasjon. Reiselengden kan også reduseres, slik at energiforbruket minker, enten ved at den enkelte velger sine aktiviteter nærmere hjemmet, eller ved at ulike aktiviteter gjøres på samme sted. Dette kan også skje gjennom en mer bevisst transport- og arealplanlegging. Å gå over fra bilbruk til kollektive transportmidler eller til å gå eller sykle er den tredje måten å gjøre hverdagslivets reiser mer miljøvennlig på⁴. I tillegg kan en tenke seg at reisen kan flyttes til et annet tidspunkt. Det kan bety mindre køkjøring og dermed lavere utslipp.

Som vist i forrige kapittel, varierer bilbruken både mellom de forskjellige bostedsområdene og i forhold til kjønn, inntekt og antall barn i husholdningen for alle tre velferdsdimensjonene. Analysene i kapitlet forteller imidlertid ikke i hvilken

⁴ En overgang fra bil til kollektive transportmidler vil ikke i alle tilfelle være den beste løsningen. I hvilken grad det kollektive transportmidlet er mer miljøvennlig enn bil, vil være avhengig både av antall personer i kjøretøyene, av drivstofftype, drivstofforbruk m v. I denne rapporten tar vi ikke opp denne diskusjonen, men forutsetter at kollektive reisemåter kan betraktes som mer miljøvennlige enn det å kjøre bil. For en slik diskusjon, se for eksempel Solheim m fl 1994.

utstrekning man er *avhengig* av bilen til de forskjellige formålene, bare at den faktisk brukes.

For å få en indikasjon på denne avhengigheten og hvilke alternativer man har for å få utført de forskjellige ærendene man har innenfor velferdsarenaene uten bruk av bil, ble følgende spørsmål stilt: *Dersom det ble mulig å bruke bil bare før kl 0600 om morgenen og etter kl 1700 på hverdager (mandag – fredag), hva slags konsekvenser ville det få for dine aktiviteter?*

Svaralternativene var:

- *Ingen konsekvenser, bruker ikke bil til aktiviteten*
- *Aktiviteten ville falle bort, bilbruk er en forutsetning*
- *Kan reise kollektivt i stedet*
- *Kan gå eller sykle i stedet*
- *Aktiviteten kan flyttes til et annet tidspunkt*
- *Aktiviteten kan gjøres nærmere hjemmet.*

I tillegg var det mulig å svare at aktiviteten er uaktuell.

Videre i dette kapitlet skal vi se nærmere på hvilken betydning bosted i regionen har for vurderingen av hvor avhengig man er av bilen og hvilke valgmuligheter man har for å gjennomføre aktiviteten på annen måte. Aktivitetene grupperes etter Allardts velferdsområder, på samme måte som i de foregående kapitlene.

6.2 Konsekvenser av restriksjoner på velferdsarenaen *å ha*

De fire første aktivitetene innenfor dette velferdsområdet kan betegnes som obligatoriske og hyppig gjentakende. Det er lønnsarbeid, skole, å følge barn til daghjem, skole og fritidsaktiviteter. Disse aktivitetene er både stedsmessig og tidsmessig sterkt bundet, og valgfriheten er liten i forhold til de to dimensjonene *tid* og *rom*. Aktivitetene innenfor *ha*-området består også av obligatoriske, men ikke så hyppige aktiviteter, som å besøke offentlige kontorer, bank, post m v. Disse gir større grad av både romlig og tidsmessig fleksibilitet og dermed noe større valgmuligheter. Den siste gruppen av aktiviteter innenfor dette velferdsområdet gir en større grad av fleksibilitet, både når det gjelder valg av sted og tid. Bortsett fra innkjøp av dagligvarer er de heller ikke rutinemessige på samme måte som de førstnevnte.

I tabell 6.1 presenteres svarene på hvilke konsekvenser restriksjoner på bilbruk vil ha for bosatte i de tre områdene. Her er det mulig å svare på flere alternativer, slik at summen av svarene blir sjelden 100 prosent.

De obligatoriske og gjentakende aktivitetene, slike som lønnsarbeid, følge barn til barnehage og til deres fritidsaktiviteter, er bundet både i tid og rom. De kan verken flyttes til et annet tidspunkt eller gjøres nærmere hjemmet enn det de allerede gjøres. Dette gjelder i alle områdene.

Tabell 6.1 Konsekvenser av restriksjoner på bruk av bil mellom 0600 og 1700 for aktiviteter på velferdsområdet **å ha** for bosatte i tre bostedsområder i Oslo-områder. Prosent

Type aktivitet	Ingen konsekvenser, bruker ikke bil	Aktiviteten vil falle bort, bil en forutsetning	Kan reise kollektivt i stedet	Kan gå eller sykle i stedet	Aktiviteten kan flyttes til et annet tidspunkt	Aktiviteten kan gjøres nærmere hjemmet
Obligatorisk og gjentakende						
Inntektsgivende arbeid	***	***	**			
Sentral	66	11	27	20	2	0
Drabantby	42	20	43	14	3	1
Stasjonsby	43	22	25	19	3	1
N=1741						
Følge barn til barnehage	***	*	***	***		
Sentral	64	6	21	23	0	0
Drabantby	47	15	8	37	1	0
Stasjonsby	38	16	3	50	0	0
N=385						
Følge barn til fritidsaktiviteter	***	***	***	***		
Sentral	63	12	25	14	5	2
Drabantby	35	18	22	35	9	1
Stasjonsby	26	28	3	47	9	1
N=528						

* signifikant for $p < 0,05$, kjiqvadrattest

** signifikant for $p < 0,01$, kjiqvadrattest

*** signifikant for $p < 0,001$, kjiqvadrattest

Steds- og tidsbindingene av disse aktivitetene er fordelaktig med tanke på at de dermed er enkle å planlegge. De foregår mellom de samme stedene og på samme tid hver gang. Det betyr at man kan finne ut hvilke transporttilbud som gjelder og innordne seg i forhold til egne transportressurser. På den andre siden er disse bindingene en ulempe, nettopp på grunn av avhengigheten av det transporttilbudet som finnes og de private transportressursene som er tilgjengelig. Det kollektive transporttilbudet varierer etter bosted, og det private mellom sosiale grupper og kjønn.

Når det gjelder arbeidsreisene, sier omkring en femtedel av dem som bor i drabantbyen eller stasjonsbyen at bilbruk er en forutsetning for å kunne jobbe på det aktuelle stedet, mens det bare er en tiendedel som er avhengig av bilen til dette formålet blant dem som bor sentralt. Både drabantbybeboere og stasjonsbybeboere arbeider på steder som har dårlig dekning av alternative transportmidler til bilen. Dette viser hvor stor betydning spredningen av arbeidsplasser og boliger har fått for transportmulighetene og hvor viktig det er å se transport- og arealutbygging i sammenheng. Bilen har for mange blitt en nødvendighet for å komme på arbeid også i storbyregionen.

Mer enn 40 prosent av dem som bor i drabantbyen har mulighet til å reise kollektivt i stedet for med bil til jobben. Også en fjerdedel i det sentrale området og i stasjonsbyen sier de kan reise kollektivt. Det vi ikke vet i denne sammenhengen er hvor mye ekstra tid de ville bruke ved å skifte fra bil til kollektive reisemåter. Beregninger som er gjort tidligere om arbeidsreiser i Oslo og Akershus viser at differansen mellom bil og kollektivt på de samme strekningene er ca 15 minutter (Hjorthol 1998), og at ca 40 prosent vil tape omtrent 20 minutter ved å ikke bruke bil på arbeidsreisen (Hjorthol og Vibe 1989).

I en undersøkelse i Oslo i 1993 av blant annet hvor mye ekstra tid den enkelte bilbruker kunne tenke seg å bruke på forskjellige typer reiser dersom man måtte reise kollektivt i stedet, svarte intervjupersonene 12 minutter for arbeidsreisen (Vibe og Hjorthol 1993, Hjorthol 1998). Godt og vel 50 prosent av de yrkesaktive både i stasjonsbyen og drabantbyen bruker bil til arbeid (jfr tabell 5.5). Når halvparten av disse sier de kan reise kollektivt i stedet, ligger det et stort potensial for endring dersom beboerne er villige til å akseptere lengre reisetid, og man ikke har bruk for bilen i arbeidet.

I underkant av en femtedel sier de kan gå eller sykle til arbeid. Denne muligheten er bedre både i stasjonsbyen og blant dem som bor sentralt enn for dem som bor i drabantbyen. Sykling er både sesongbetont og aldersavhengig. Samtidig er forholdene for sykling jevnt over dårlige i Oslo-området, og bedre infrastruktur er en av forutsetningene for å øke sykkelandelen (Stangeby 1997). En av de viktigste barrierene mot å sykle er at man har alternativer, i mange tilfeller bil, og ofte gratis parkeringsplass.

Mellom en fjerdedel (det sentrale området) og halvparten (stasjonsbyen) sier de kan gå eller sykle i stedet for å bruke bil når de skal følge barn til barnehage eller dagmamma. Men dette er også sesongbetont. I vinterhalvåret er sykkel som regel uaktuelt, og med større snømengder er det heller ikke lett å spasere med barn. Det er bare i det sentrale området at kollektivtilbudet oppleves som et alternativ til bilen for denne typen reiser.

En av de mest bilbaserte aktivitetene er å følge barn til fritidsaktiviteter. Nesten 30 prosent av de bosatte i stasjonsbyen sier at denne aktiviteten ville falle bort dersom de ikke kunne bruke bil. Nesten en fjerdedel av dem som bor sentralt eller i drabantbyen sier de kan bruke kollektivtransport i stedet. Det hyppigst nevnte alternativet for dem som bor i stasjonsbyen, er å gå eller sykle.

Besøk hos lege, offentlige kontorer, post og bank har også klare tidsmessige og romlige bindinger, men for disse aktivitetene er det mange som sier de kan bruke alternative reisemåter, både kollektivtransport og gange eller sykkel, tabell 6.2.

De fleste av denne typen gjøremål er lokalisert til sentrum eller lokale sentra, slik at de kollektive forbindelsene ofte er gode. Det er antakelig derfor så få sier at bil ikke er noen forutsetning for å gjøre disse ærendene.

Når det gjelder innkjøp, er det i første rekke møbler og utstyr til hjemmet som skaper bilavhengighet. Dette er resultat av lokaliseringen av denne typen forretninger. Svært mange møbelvarehus er utilgjengelig med andre transportmidler enn bil. For andre typer av innkjøp er det mange som i utgangspunktet går og sykler, og det er et alternativ også for dem som kjører bil. Denne typen aktiviteter kan flyttes til andre tidspunkt, dermed kan man unngå den hypotetiske restriksjonen på bilbruken. De aller fleste innkjøpsreisene vil ikke bli rammet av denne typen restriksjon.

Tabell 6.2: Konsekvenser av restriksjoner på bruk av bil mellom kl 0600 og 1700 for aktiviteter på velferdsområdet **å ha** for bosatte i tre bostedsområder i Oslo-områder. Prosent

Type aktivitet	Ingen konsekvenser, bruker ikke bil	Aktiviteten vil falle bort, bil en forutsetning	Kan reise kollektivt i stedet	Kan gå eller sykle i stedet	Aktiviteten kan flyttes til et annet tidspunkt	Aktiviteten kan gjøres nærmere hjemmet
Obligatorisk sjelden						
Besøke lege mv	***	**	*	***		
Sentral	66	3	38	23	4	3
Drabantby	42	5	53	16	6	2
Stasjonsby	39	6	30	47	6	2
N=1803						
Besøke off.kontor mv	***		***	***		
Sentral	71	3	36	23	3	2
Drabantby	48	5	46	21	3	1
Stasjonsby	45	4	14	57	5	1
N=1636						
Besøke post, bank	***	**	*	***		
Sentral	79	1	23	24	2	2
Drabantby	55	4	33	28	5	3
Stasjonsby	44	4	14	57	3	2
N=1828						
Innkjøp av dagligvarer	***	*	***	***	***	
Sentral	73	2	15	24	16	7
Drabantby	43	6	15	33	29	9
Stasjonsby	28	7	7	47	38	8
N=1827						
Innkjøp av klær ol	***	**	***	***	***	
Sentral	69	1	34	26	12	5
Drabantby	33	4	51	16	30	5
Stasjonsby	34	4	16	53	28	2
N=1732						
Innkjøp av møbler, utstyr til huset	***		***	***	***	
Sentral	33	17	29	7	38	5
Drabantby	15	20	28	3	49	2
Stasjonsby	16	18	10	21	50	4
N=1640						

* signifikant for $p < 0,05$, kjikvadrattest

** signifikant for $p < 0,01$, kjikvadrattest

*** signifikant for $p < 0,001$, kjikvadrattest

Analysene av hvilke konsekvenser restriksjoner på bilbruk vil kunne tenkes å ha innenfor dette velferdsområdet, viser at for de fleste aktivitetenes del, er de sterkt romlig og tidsmessig bundet. De viser også at viktige aktiviteter som arbeid og barns fritidssysler for mange er bilavhengige, særlig for dem som bor i stasjonsbyen og drabantbyen. Opp mot 30 prosent av bosatte i stasjonsbyen sier at barns fritidsaktiviteter ville falle bort med denne typen restriksjoner.

Analysene viser også at mange har alternative reisemåter. I drabantbyen er det først og fremst kollektivtilbudet som gjør det mulig å sette bilen hjemme. For de som bor i stasjonsbyen ser det beste alternativet til bilen ut til å være å gå og sykle. Bilen brukes med andre ord ofte på de korte avstandene, fordi det ikke er noen problemer å parkere. I de aller fleste tilfellene vil imidlertid tidsbruken øke og fleksibiliteten avta ved å gå over fra bil til en annen reisemåte.

6.3 Konsekvenser av restriksjoner på bilbruk på velferdsarenaen *å elske*

I drabantbyen og stasjonsbyen brukes bil i relativt stor utstrekning når venner og slektninger skal besøkes. Nesten en femtedel i stasjonsbyen sier at de ikke ville besøke slektninger dersom man ikke kunne bruke bil mellom kl 06 og 17, tabell 6.3. Dette er imidlertid en type aktivitet som mange sier de kan flytte til et annet tidspunkt, og 40-50 prosent har muligheter til å reise kollektivt. I undersøkelsen fra Oslo i 1993, som vi tidligere har referert fra, sa de intervjuete at når det gjaldt reiser knyttet til private besøk kunne man akseptere 15 minutter ekstra reisetid dersom man måtte reise kollektivt i stedet for med bil (Vibe og Hjorthol 1993, Hjorthol 1998). Det er med andre ord slike aktiviteter og reiser hvor tidspresset er minst, og hvor en økning i reisetid lettest kan aksepteres.

Tabell 6.3: Konsekvenser av restriksjoner på bruk av bil mellom kl 0600 og 1700 for aktiviteter på velferdsområdet *å elske* for bosatte i tre bostedsområder i Oslo-området. Prosent

Type aktivitet	Ingen konsekvenser, bruker ikke bil	Aktiviteten vil falle bort, bil en forutsetning	Kan reise kollektivt i stedet	Kan gå eller sykle i stedet	Aktiviteten kan flyttes til et annet tidspunkt	Aktiviteten kan gjøres nærmere hjemmet
Besøke slektninger	***	**		***	***	
Sentral	42	11	45	15	24	0
Drabantby	22	16	52	17	31	0
Stasjonsby	22	18	44	24	34	0
N=1754						
Besøke venner	***	**	*	**	***	
Sentral	52	6	46	26	22	1
Drabantby	27	13	52	21	32	1
Stasjonsby	29	12	37	37	34	0
N=1817						

* signifikant for $p < 0,05$, kjiqvadrattest

** signifikant for $p < 0,01$, kjiqvadrattest

*** signifikant for $p < 0,001$, kjiqvadrattest

Når det gjelder å besøke venner, kan mellom en femtedel og en tredjedel også gå eller sykle. Dette er vanligst blant bosatte i stasjonsbyen.

Analysene av konsekvenser av restriksjoner på bilbruk innenfor velferdsområdet *å elske* viser at aktivitetene til en viss grad er gjort bilavhengige i de ytre områdene, men at dette er aktiviteter som både kan flyttes på i tid og hvor det finnes alternative reisemåter.

6.4 Konsekvenser av restriksjoner på bilbruk på velferdsarenaen *å være*

Kultur- og underholdningsaktivitetene innenfor velferdsarenaen *å være* er lite bilavhengige. Slik er det innenfor alle bostedsområdene, tabell 6.4. I utgangspunktet er det mange som reiser kollektivt til disse aktivitetene, særlig drabantbybeboerne, noe som også betyr at dette også er et alternativ for dem som vanligvis kjører bil. Både i det sentrale området og i stasjonsbyen er mulighetene for å gå og

sykle gode, i og med at avstandene er korte. Mange av disse aktiviteter kan også forskyves i tid.

Tabell 6.4: Konsekvenser av restriksjoner på bruk av bil mellom 0600 og 1700 for aktiviteter på velferdsområdet å være for bosatte i tre bostedsområder i Oslo-området. Prosent

Type aktivitet	Ingen konsekvenser, bruker ikke bil	Aktivitet-en vil falle bort, bil en forutsetning	Kan reise kollektivt i stedet	Kan gå eller sykle i stedet	Aktiviteten kan flyttes til et annet tidspunkt	Aktiviteten kan gjøres nærmere hjemmet
Kultur- og underholdning:						
Kino, teater, konsert, opera mv	***	*	***		***	*
Sentral	71	1	36	26	6	1
Drabantby	39	3	63	2	14	0
Stasjonsby	39	5	50	29	12	4
N=1657						
Kafé, restaurant	***	**	***		***	
Sentral	75	1	31	26	6	2
Drabantby	43	3	57	6	13	2
Stasjonsby	42	4	40	34	12	4
N=1709						
Dans, diskotek, mv	***	*	***		*	
Sentral	78	0	27	20	6	1
Drabantby	44	1	58	2	10	0
Stasjonsby	43	4	34	30	9	2
N=934						

* signifikant for $p < 0,05$, kjikvadrattest

** signifikant for $p < 0,01$, kjikvadrattest

*** signifikant for $p < 0,001$, kjikvadrattest

Organiserte aktiviteter innenfor denne velferdsarenaen genererer mer biltransport enn kultur- og underholdningsaktivitetene, tabell 6.5. Det er i overkant av 10 prosent av bosatte i stasjonsbyen og drabantbyen som mener at aktivitetene ville falle bort dersom det ble lagt slike restriksjoner på bilbruk. For dem som bor sentralt er dette stort sett ikke noe problem, selv om mellom en femtedel og en tredjedel av dem også bruker bil (jfr tabell 5.7). I drabantbyen er det mer enn 40 prosent som sier de kan reise kollektivt, i stasjonsbyen kan opp mot 40 prosent gå eller sykle.

Bruk av bil på uorganiserte aktiviteter knyttet til sport og friluftsliv er til dels ganske høy, tabell 6.6. Når det gjelder turer i skog og mark, betyr dette likevel ikke at aktivitetene faller bort dersom restriksjoner av dette slaget innføres. Det rammer i første rekke dem som bor sentralt, fordi de har den høyeste bilbruken på denne aktiviteten, og har samtidig store muligheter til å reise kollektivt ut til friluftsområdene. I alle områdene er det også relativt gode muligheter for å gå og sykle. I likhet med annet friluftsliv, kan turer i skog og mark forskyves tidsmessig.

Tabell 6.5: Konsekvenser av restriksjoner på bruk av bil mellom kl 0600 og 1700 for aktiviteter på velferdsområdet å være for bosatte i tre bostedsområder i Oslo-området. Prosent

Type aktivitet	Ingen konsekvenser, bruker ikke bil	Aktiviteten vil falle bort, bil en forutsetning	Kan reise kollektivt i stedet	Kan gå eller sykle i stedet	Aktiviteten kan flyttes til et annet tidspunkt	Aktiviteten kan gjøres nærmere hjemmet
Organiserte aktiviteter						
Møter i organisasjoner mv	***	***		***	**	
Sentral	67	5	33	17	7	0
Drabantby	38	12	43	15	11	1
Stasjonsby	34	11	24	34	13	1
N=1043						
Kurs, hobby	***	**	*	***		
Sentral	60	6	34	22	14	1
Drabantby	38	13	41	12	16	3
Stasjonsby	35	13	24	39	15	1
N=903						
Trening, sportsaktivitet	***	***	***	**		
Sentral	65	5	29	26	11	4
Drabantby	46	12	31	21	16	3
Stasjonsby	44	12	7	41	12	2
N=1197						

* signifikant for $p < 0,05$, kjiqvadrattest

** signifikant for $p < 0,01$, kjiqvadrattest

*** signifikant for $p < 0,001$, kjiqvadrattest

Tabell 6.6: Konsekvenser av restriksjoner på bruk av bil mellom kl 0600 og 1700 for aktiviteter på velferdsområdet å være for bosatte i tre bostedsområder i Oslo-områder. Prosent

Type aktivitet	Ingen konsekvenser, bruker ikke bil	Aktiviteten vil falle bort, bil en forutsetning	Kan reise kollektivt i stedet	Kan gå eller sykle i stedet	Aktiviteten kan flyttes til et annet tidspunkt	Aktiviteten kan gjøres nærmere hjemmet
Tur i skog og mark	***	*	***	***	***	
Sentral	38	6	53	24	22	5
Drabantby	69	3	14	23	11	5
Stasjonsby	59	4	6	37	14	6
N=1749						
Annet friluftsliv			***			
Sentral	42	12	42	23	21	6
Drabantby	51	9	22	20	18	5
Stasjonsby	43	13	12	29	22	5
N=1459						
Tilskuer på sportsstevner mv	***	***	**	***		
Sentral	57	6	39	21	11	1
Drabantby	29	17	49	15	9	0
Stasjonsby	30	24	26	41	10	0
N=745						

* signifikant for $p < 0,05$, kjiqvadrattest

** signifikant for $p < 0,01$, kjiqvadrattest

*** signifikant for $p < 0,001$, kjiqvadrattest

Når det gjelder annet friluftsliv enn turer, ligger bilbruken opp mot 50 prosent, og rundt 10 prosent mener at aktiviteten ville falle bort med restriksjoner på bilbruken.

For de som bor sentralt er buss eller bane et alternativ for noe over 40 prosent, mens den er betydelig lavere for bosatte i de to andre områdene.

Bosatte i de to ytre byområdene reiser som regel med bil når de skal på sportsstevner ol. Rundt en femtedel mener derfor at dette er en aktivitet som vil falle bort dersom denne typen restriksjoner ble innført. Det viktigste alternativet til bil for de som bor i drabantbyen er kollektivtilbudet, for de som bor i stasjonsbyen, sykkel eller gange. Dette er en aktivitet som i liten grad kan forskyves i tid.

6.5 Oppsummering

Analysene av hvilke konsekvenser tidsmessige restriksjoner på bilbruk vil ha på de tre forskjellige velferdsområdene viser at det er ganske store variasjoner etter hvilket område det gjelder og hvor i byen man bor.

En del av aktivitetene innenfor velferdsområdet *å ha* er kjennetegnet ved at de er sterkt bundet både i tid og rom, slik som for eksempel lønnsarbeid og transport av barn. Rundt en femtedel som bor i drabantbyen og i stasjonsbyen mener at disse aktivitetene ville falle bort dersom de ikke kunne bruke bil. Det gjelder både lønnsarbeid og transport av barn til barnehage og fritidsaktiviteter. Dette er sentrale gjøremål i dagliglivet, og lokaliseringen av disse er viktige med tanke på tilgjengeligheten til dem. Det ville være nødvendig å finne alternativ lokalisering av disse aktivitetene i forhold til boligen.

De aller fleste finner imidlertid transportmessige alternativer til bilen. I sentrumsområdet kan de som bruker bil både reise kollektivt og gå eller sykle. Det viktigste alternativet for bosatte i stasjonsbyen er sykkel eller gange. For drabantbybeboerne er kollektivtransport det som best erstatter bilen. Alternativene betyr i de fleste tilfellene økt tidsbruk.

De samme alternativene finner vi også for andre aktiviteter under dette velferdsområdet. En del av disse aktivitetene, som har med innkjøp å gjøre, kan også forskyves i tid.

På velferdsområdet *å elske*, som omfatter besøk av venner og slektninger, er bilbruken høy, men alternative reisemåter er gode og muligheten til å endre tidspunkt for besøkene rimelig gode. I likhet med de andre velferdsområdene er aktiviteten minst bilavhengig for dem som bor sentralt.

På velferdsområdet *å være* varierer bilavhengigheten. Lavest er den for kultur- og underholdningsaktivitetene, der alternativene er gode fordi mange av disse aktivitetene er lokalisert til de sentrale områdene eller avstandene er korte. For de organiserte aktivitetene og friluftspregete aktiviteter er bilavhengigheten noe større. Muligheter for alternative reisemåter er relativt gode.

7. Visjoner om den gode by og det gode boligområde

7.1 Innledning

I dette århundret er det grovt sett tre hovedretninger som har gjort seg gjeldende innenfor by- og boligplanlegging: hagebyideologien, funksjonalismen og naboskapsprinsippet.

Hagebyidéen, var først og fremst framsatt av Ebenezer Howard (*Garden Cities of Tomorrow*)⁵. Howard 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 sciene, 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 restTown and country must be married"* (Howard 1948:49 sitert etter Wilson 1991:102).

De første hagebyene Letchworth and Welwyn 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.

Funksjonalismens formål var å gi folk gode, sunne og enkle boliger, rensset for all ornamentikk og overflødige utsmykninger (Berndt m fl 1971). Den funksjonelle arkitekturen la vekt på industrisamfunnets krav om rasjonalitet. Boligplanleggingen og arkitekturen skulle avspeile de nye teknikker og de muligheter for standardisering som var knyttet til disse. Funksjonalismen angrep det "urasjonelle", dvs det som ble ansett som 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 begynnelsen av 30-tallet, der det å bo, arbeide, forflytte seg og rekreatere skulle ha sine bestemte sfærer og fysiske områder (Berndt et al 1971).

⁵ Ullevål Hageby, som var et kommunalt initiativ for å bedre arbeiderklassens boligforhold, var inspirert av den engelske hagebyideen. Da området var bygd ferdig, viste det seg imidlertid at boligene ble for dyre for vanlige arbeidere (Kjeldstadli 1990).

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 Corbusiers fremtidsvisjoner 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.

Norske arkitekter og planleggere begynte også å bli opptatt av funksjonalismen på 30-tallet (Plan nr 3 1935). Deres utgangspunkt var funksjonalismens 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.

Naboskapsprinsippet tok utgangspunkt i landsbyen som ideal. Lewis Mumford (1938/1970) var en av ideologene bak dette planleggingsprinsippet. Han framhevet det lokale fellesskapet i små enheter som svar på det han oppfattet som storbyenes anonymitet og destruktivitet. I Norge har dette prinsippet blitt tilpasset og brukt sammen med funksjonalistiske ideer ved utbygging av de tidlige drabantbyområdene, som for eksempel Lambertseter.

Alle disse tre hovedprinsippene er på sett og viss antiurbane. Hagebyforkjemperne ønsket å få det grønne inn i bylandskapet og fjerne seg fra byen. Funksjonalistene tok utgangspunkt i de negative aspektene ved den tette, industrialiserte byen, der arbeiderne levde under helsefarlige betingelser. Funksjonalismens forkjempere ville erstatte disse forholdene og gi befolkningen sunnere boligforhold enn det man fant i datidens byer. De som forfektet naboskapet som prinsipp la stor vekt på det *lokale nettverket* – at man skulle ha selvforsynte små enheter som en motvekt til storbyens anonyme liv.

7.2 Tre hovedgrupper av byidealer

Spørsmålene om den gode by og det gode boligområde ble laget med utgangspunkt i diskusjonene som foregikk i fokusgruppene.

Den spontane reaksjonen på hva som kan karakterisere den gode by i fokusgruppene var mindre biltrafikk. Dette nevnes som ett av de første forholdene i alle gruppene, og det nevnes oftere av kvinner enn av menn. Noen sier også at bilen ikke bør finnes i den gode by (sentrumsområdet).

Samtidig tror de aller fleste at bilen er kommet for å bli. Mange vil gjerne ha muligheten til å bruke bil, men bilinteressen er svært varierende etter både hvor man bor og om man er mann eller kvinne. Menn bosatt i drabantby eller stasjonsby uttrykte størst bilavhengighet gjennom denne diskusjonen. Kvinner i indre by var minst opptatt av bil og sa at de er lite avhengig av bil.

Flere hevdet at løsningen på ønsket om lite biltrafikk i byen og mulighet til å bruke bil selv, er tunneler. Biltrafikken kan eksistere, men den bør ikke være synlig. *"Den (bilen) må kunne stå parkert under jorden, der du ikke ser den, man kan hente den når man trenger den."* (Sentrumsområdet).

Eller, som noen hevdet, trafikken bør gå utenom byen - slik at det blir lite biltrafikk og støy inne i sentrum. Parkeringsplasser i periferien og offentlig kommunikasjon inn til byens sentrale deler ønsker man seg i det sentrale området. Dette er en måte å løse trafikkproblemene i sentrale områder på, innfartsparkering, som til nå ikke har vært særlig utprøvd i Norge (Kolbenstvedt m fl 1996).

I drabantbyen (og også i de andre områdene) ønsker man at det skal være grønt og med gågater, og med god variasjon i handle- og fritidstilbud.

Trær og parker nevnes av de aller fleste. I den gode by er trær og grønne områder vesentlig. *"Jeg simpelthen elsker trær. Jeg kan ikke få nok av dem."* (Sentrumsområdet).

Variasjon i tilbud og gode byforvaltere som sørger for en skikkelig fordeling av offentlig tilbud til alle er også et kjennetegn ved den gode by (stasjonsbyen).

I sentrumsområdet oppleves både egen bydel og Majorstua som eksempler på den gode by, fordi det er en rikhet i aktivitetsmuligheter og tilbud. I disse områdene finner man det meste man trenger.

"Jeg tror at når folk bor like ved der de jobber, så kan de være i stand til å ta vare på miljøet rundt. Det må være litt gamle bygninger. Jeg har mer tro på at kvadraturen skal bygges ut. Da greier vi å få til noe i motsetning til mange byer i USA, som er slik at de jobber i byen, men bor utenfor. Det blir sovebyer." (Sentrumsområdet).

Denne uttalelsen er helt i samsvar med kritikken som den amerikanske urban-teoretiker Jane Jacobs kom med allerede i 1961 (i *"The death and life of great American cities"*). Hennes hovedpoeng var at ved å fjerne boliger fra de sentrale byområdene la man store sentrumsområder øde om kveldene etter kontortid, og skapte grunnlag for blant annet kriminell virksomhet. Hennes kritikk ble rettet både mot funksjonalister, som ønsket et bysamfunn der hver funksjon hadde sine bestemte geografiske områder, og mot naboskapsideologene, som Jacobs mente idylliserte småbyen. Jacobs ønsket variasjon og blanding av funksjoner. Hun la vekt på gaten som sosial arena for aktivitet og sosial kontroll. Denne aktiviteten og mangfoldet ville man ikke oppnå uten funksjonsblanding, hevdet Jacobs.

Naboer som bryr seg om hverandre, at man kjenner hverandre, samhold og fellesskap og variasjon i befolknings sammensetningen, nevnes av mange. *"Alle generasjoner må være representert. Det bør bo folk med barn i indre by."* (Sentrumsområdet). Naboskapsprinsippet ligger nær opp til disse kvalitetene.

Basert på faktoranalyse av de spørsmålene som ble stilt i spørreskjemaet, utkrystalliserte det seg tre byidealer, *den grønne by, den tette by* og *bilbyen*. Tabell 7.1 viser hvordan beboerne i de tre utvalgsområdene vurderer de forskjellige faktorene ved den gode by.

Tabell 7.1: Andel som mener at ulike faktorer er svært viktig for den "gode" by i de tre utvalgsområdene. Prosent

Visjoner om den gode by	Sentralt område	Drabantby-område	Stasjonsby
Den grønne by med miljøvennlig transport			
Bilfrie sentrumsområder *	34	27	27
Lite synlig biltrafikk *	34	27	26
Mange parker og grøntområder *	64	59	56
Gode muligheter for å gå og sykle *	64	53	59
Godt kollektivtilbud til de fleste aktiviteter ***	57	56	45
Den urbane og tette by			
Bebyggelse med tradisjon ***	40	20	26
Vakre omgivelser, gater og bebyggelse ***	52	38	36
Variert tilbud av butikker, arbeidsplasser boliger *	42	29	38
Blanding av bolig og arbeidsplasser ***	17	9	12
Gode naboforhold, sosial trygghet ***	51	63	66
Bilbyen			
Gode parkeringsmuligheter *	21	27	25
Lett å komme fram med bil *	9	16	13

* signifikant for $p < 0,05$, kjikvadrattest*** signifikant for $p < 0,001$, kjikvadrattest

De faktorene som befolkningen mener er de viktigste for en god by er mange parker og grøntområder, gode naboforhold og sosial trygghet, gode muligheter for å gå og sykle og et godt kollektivtilbud til de fleste aktiviteter. Disse forholdene framheves i alle områdene som svært viktige. Idealene befolkningen uttrykker ligger med andre ord nær opp til en kombinasjon av det som uttrykkes gjennom hagebytankegangen og i naboskapsprinsippet. I tillegg kommer ønsket om tradisjon og estetikk. Mange, særlig i det sentrale området, ønsker seg bebyggelse hvor det tas vare på de gode tradisjonene og en fokusering av det estetiske.

Går man inn på hver av de tre byidealene, finner vi variasjoner i oppfatninger mellom befolkningen i de tre områdene.

Den grønne by består av elementene bilfrie sentrumsområder, lite synlig biltrafikk, mange parker og grøntområder, gode muligheter for å gå og sykle og et godt kollektivtilbud til de fleste aktiviteter. Dette er et byideal hvor man ønsker en best mulig skjerming mot biltrafikken, den skal aller helst være usynlig. Man skal slippe å bruke bilen fordi forholdene er så godt lagt til rette for å gå og sykle. Og er det for langt å gå eller sykle eller man har behov for motorisert transport, skal det finnes et kollektivt tilbud, som kan ta en til de fleste aktiviteter og gjøremål. Dette er "miljøbyen", der transportsystemet er tilpasset minst mulig energibruk og mest mulig bruk av "egne krefter" ved å gå og sykle. Den andre miljøkomponenten er det grønne i form av parker og grøntområder.

De som bor i sentrumsområdet mener oftere enn de som bor i de to andre områdene at disse kvalitetene er svært viktige for at det skal være en god by, men forskjellene er ikke svært store. Drabantbybeboerne og de som bor i stasjonsbyen er enige når det gjelder de tre første kvalitetene. Når det gjelder vektlegging av å skape gode muligheter for å gå og sykle, er beboerne i stasjonsbyen og i sentrumsområdet på linje, mens drabantbybeboerne og sentrumsbeboerne oftere enn stasjonsbybeboerne mener at et godt kollektivtilbud er svært viktig.

Den tette by inneholder kvaliteter som bebyggelse med tradisjon, den estetiske komponenten - vakre omgivelser, gater og bebyggelse - , variert tilbud av butikker, arbeidsplasser og boliger, blanding av boliger og arbeidsplasser, og gode nabo-forhold og sosial trygghet. Dette byidealet gir assosiasjoner både til småbyen og til førkrigsbyen, før sone- og funksjonsdelingen ble realisert gjennom drabantby-utbyggingen. De to første komponentene knyttes til den estetiske dimensjonen, som dreier seg om både skjønnhet og bevaring av eldre bebyggelse. De to neste dreier seg om mangfoldet, at det finnes varierte tilbud og at det eksisterer både boliger og arbeidsplasser innenfor samme område.

Bortsett fra kvaliteten - gode naboforhold og sosial trygghet – er det beboerne i sentrumsområdet som oftest sier at disse kvalitetene er svært viktige. Stasjonsby-beboerne er de som legger mest vekt på gode naboforhold og sosial trygghet. Beboerne i drabantbyen er de som i hovedsak legger minst vekt på disse kvalitetene.

Bilbyen som ideal karakteriseres ved at det er gode parkeringsmuligheter og at det er lett å komme fram med bil. Av disse tre byidealene er det denne utvalgene er minst opptatt av, selv om ca en fjerdedel mener at gode parkeringsmuligheter er svært viktig. Historisk uttrykkes framkommelighet for bilen som planleggingsideal allerede meget sterkt i Transportanalysen, som ble lagt fram av Oslo byplankontor i 1965 (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. Planene, som var svært omfattende, ble ikke realisert den gang. En del av ideene har blitt tatt opp igjen og gjennomført i form av større ringvegssystemer. Hensynet til vegtrafikken viser seg imidlertid i de store veg- og tunnelprosjektene som er gjennomført det siste tiåret.

Beboerne i drabantbyen er mest opptatt av kvalitetene ved dette byidealet, beboerne i sentrumsområdet minst, selv om forutsetningen for bruk av bil er atskillig bedre i drabantbyområdet enn i det sentrale byområdet. Det kan tyde på at de som bor i drabantbyen enten er vant til at bilbruk er enkelt og dermed ser på det som et kjennetegn for et godt bysamfunn eller at de har valgt drabantbyområdet nettopp fordi det gir gode muligheter for bilbruk.

Resultatene av denne analysen viser at de som bor i den sentrale delen av byen er noe mer opptatt av kvalitetene ved den gode by enn beboere i de andre områdene. De har sterkere meninger om hva som er viktig for at byen skal kunne karakteriseres som god. Det kan synes som om de er mer opptatt av byen som by, og at de i større grad har reflektert over hva en god by er. Det som kommer fram i analysen er at kombinasjonen mellom det tette – urbane og det grønne med miljøtilpasset transport, representerer idealbyen for de aller fleste.

7.2 Visjoner om det gode boligområde

Det er mange av de samme kvalitetene som kommer fram i vurderingen av det gode boligområdet som av den gode by. Gjennom faktoranalyse av de spørsmålene som ble stilt til respondentene, er det skilt ut fire grupper av kjennetegn; som kalles tett urbanitet, natur og estetikk, nærmiljø og sosialt nettverk og til sist trafikk og miljø, tabell 7.2.

Kjennetegnene under det vi her har kalt nærmiljø og sosialt nettverk er de som får størst tilslutning, mellom 50 og 70 prosent synes de forskjellige faktorene som grupperes under denne overskriften er viktige. På topp kommer trygghet og fravær av kriminalitet, dernest trygt for barn å leke, gode naboforhold og god offentlig service i form av skole, barnehage og eldreomsorg.

Innenfor de tre områdene varierer oppfatningen om hva som er de viktigste kjennetegnene ved et godt boligområde.

Tabell 7.2 Visjoner om det gode boligområdet. Andel som sier at ulike faktorer er svært viktig i de tre utvalgsområder. Prosent

Visjoner om det gode boligområdet	Sentralt område	Drabantby-område	Stasjonsby
Tett urbanitet			
Nær kino, teater, underholdning ***	18	4	8
Nærhet til kafeer og restauranter ***	21	4	7
Variert tilbud av butikker *	19	13	23
Kort veg til butikker **	35	26	28
Sentralt beliggenhet ***	33	13	23
Kort veg til arbeidsplassen ***	32	14	22
Godt kollektivtilbud til de fleste aktiviteter***	46	44	35
Natur og estetikk			
Rolig, fredelig ***	45	61	63
Ren, frisk luft ***	53	69	70
Vakre omgivelser, gater og bebyggelse	44	41	39
Kort veg til marka, friluftsområder ***	20	56	49
Nærmiljø og sosialt nettverk			
Bra offentlig service (skole/barnehage/eldre-omsorg) ***	42	53	57
Trygt for barn å leke ***	53	74	79
Trygt område, lite kriminalitet ***	63	74	79
Gode naboforhold, gode sosiale forhold ***	45	58	59
Trafikk- og miljø			
Ikke plaget av lukt/eksos/støv fra trafikk **	60	64	69
Ikke plaget av vegtrafikkstøy ***	51	57	60
Gode parkeringsmuligheter ***	18	25	19

* signifikant for $p < 0,05$, kjiqvadrattest

** signifikant for $p < 0,01$, kjiqvadrattest

*** signifikant for $p < 0,001$, kjiqvadrattest

Tett urbanitet, som består av ønsket om å bo sentralt, kort veg til arbeidsplassen, nærhet til underholdning, kafeer og restauranter og et godt kollektivtilbud, er det sentrumsbeboerne som setter størst pris på, mens drabantbybeboerne er de som mest sjelden uttrykker at dette er viktige faktorer, bortsett fra at kollektivtilbudet bør være godt.

Faktorene under *natur og estetikk* omhandler ro og fred, ren, frisk luft, kort veg til marka og friluftsområder og vakre omgivelser, gater og bebyggelse. Når det gjelder denne gruppen av kjennetegn, er det beboerne i stasjonsbyen og drabantbyen som er mest opptatt av naturkvalitetene, mens det ikke er noen forskjell mellom områdene når det gjelder den estetiske siden ved boligområdet.

Nærmiljø og sosialt nettverk, som er omtalt over som den viktigste av alle kategoriene av kjennetegn, vurderes som viktigere av stasjonsby- og drabantbybeboerne enn av dem som bor i sentrumsområdet. Det er interessant å registrere at bosatte i de ytre områdene er mer opptatt av trusselen om kriminalitet enn de som bor sentralt. Diskusjonene i fokusgruppene viste at trygghet og kriminalitet opptar beboerne i alle områdene, men grunnlaget er forskjellig. Det subkriminelle aspektet er representert gjennom hospitsbeboere i sentrumsområdet og ungdomsgjenger i drabantbyen og stasjonsbyen. I drabantbyen er gjengen identifisert gjennom bydelens navn, i stasjonsbyen snakkes det om ungdom fra innvandrer miljø i et nabodistrikt. Det er med andre ord de synlige ”avvikergруппene” som uroer folk. Opplevelsen av kriminalitet er i alle bydelene knyttet til innbrudd og ikke nødvendigvis koplet til de subkriminelle gruppene som er omtalt.

På tross av dette opplever de fleste trygghet i områdene. ”*Det er vanlige folk som bor her. Jeg har aldri vært redd for å komme sent hjem om kvelden.*” (Sentrumsområdet).

Faktorene knyttet til *trafikk og miljø* har noe større betydning for de som bor i stasjonsbyen og drabantbyen enn bosatte i sentrumsområdet. Fravær av støy og forurensning nevnes som svært viktig av mer enn halvparten av beboerne i alle områdene. Parkeringsmuligheter vurderes derimot ikke som så viktige. Det er drabantbybeboerne som oftest synes at parkering er svært viktig for et godt boligområde.

7.3 Om idealer og realiteter

I kapittel 4 tok vi blant annet opp hvilke kjennetegn som beboerne synes best beskriver de forskjellige boligområdene. Svært mange av de egenskapene områdene har er sammenliknbare med kjennetegnene ved det som betegnes som det gode boligområdet. Det vi skal se nærmere på i dette avsnittet er hvilket forhold det er mellom befolkningens oppfatning av hva det gode boligområdet er og hvordan de karakteriserer sitt eget område. Hvilket samsvar eller mangel på samsvar er det mellom oppfatninger av og visjoner om det gode boligområdet og ens eget boligområde?

Et enkelt mål på forholdet mellom disse to størrelsene er den prosentvise andelen det faktiske kjennetegnet eller realiteten utgjør av visjonen eller idealet om det gode boligområdet. Dersom forholdstallet er 100, er det fullstendig samsvar mellom kjennetegn som passer svært bra for beskrivelsen av eget boligområde og kjennetegn som man mener er svært viktig for et godt boligområde. Dersom forholdstallet er under 100, betyr det at ens eget boligområde har mindre av dette godet enn det man ideelt kunne ønske seg. Realitetene er ikke så gode som de ønskete idealene. Er forholdstallet over hundre, betyr det at egenskaper ved eget boligområde har nådd over det man anser for et ideal, man er meget godt tilfreds med forholdene slik de er.

Tabell 7.3: Forholdet mellom idealer for det gode boligområdet (de som svarer svært viktig) og kjennetegn ved eget boligområde (de som svarer at beskrivelsen passer svært bra), realiteten. Realiteten i prosent av idealet.

Kjennetegn	Sentralt område	Drabantby-område	Stasjonsby
Tett urbanitet, tilgjengelighet			
Nær kino, teater, underholdning	183	25	313
Nærhet til kafeer og restauranter	205	75	371
Variert tilbud av butikker	135	62	256
Kort veg til butikker	183	177	186
Sentralt beliggenhet	233	200	217
Kort veg til arbeidsplassen	156	136	127
Natur og estetikk			
Ren, frisk luft	8	59	64
Vakre omgivelser, gater og bebyggelse	41	80	90
Kort veg til marka, friluftsområder	60	150	137
Nærmiljø og sosialt nettverk			
Bra offentlig service (skole/barnehage/eldreomsorg)	29	47	53
Trygt for barn å leke	13	49	65
Trygt område, lite kriminalitet	17	39	57
Gode naboforhold, gode sosiale forhold	53	57	73
Trafikk og miljø			
Godt kollektivtilbud til de fleste aktiviteter	89	66	66
Ikke plaget av lukt/eksos/støv fra trafikk	13	55	75
Ikke plaget av vegtrafikkstøy	29	61	80
Gode parkeringsmuligheter	61	136	226

Disse forholdstallene sier ingen ting om hvilke kjennetegn ved boligområdene som prioriteres, da må man gå tilbake til de tidligere analysene i kapitlet. I og med at det til dels er store forskjeller mellom de tre utvalgsområdene i vurderingen av hvilke forhold som er viktig for å betegne et boligområde som godt, gir ikke forholdstallene i de ulike områdene uttrykk for de samme kvalitetene. Samme tallverdi kan framkomme på helt forskjellig grunnlag. Forholdstallet uttrykker grad av samsvar mellom ideal og realitet innenfor hvert område, og kan betraktes som en form for tilfredshetsmål.

Beboerne i det sentrale området er tilfreds når det gjelder alle kjennetegn som har med *tilgjengelighet og tett urbanitet* å gjøre, tabell 7.3. Realitetene overskrider idealene. Det samme gjelder for beboerne i stasjonsbyen. De som bor i drabantbyen er tilfreds med avstanden til jobb og butikk, og de opplever at deres område er sentralt beliggende i forhold til hva de mener er ønskelig i forhold til idealet. De er derimot relativt sett mindre fornøyd med nærheten til kino, teater, restauranter og variasjonen i tilbud av forretninger. Når det gjelder disse tilbudene, opplever de mangler i forhold til hva et ideelt boligområde burde inneholde.

For kjennetegn knyttet til *natur og estetikk* er det stor avstand mellom idealer og realiteter for sentrumsbeboerne, særlig gjelder dette frisk luft og oppfatninger om estetikken i omgivelsene. I de to andre områdene er det større samsvar mellom meningene om det gode boligområdet og de faktiske forholdene, selv om det også her oppleves at luftforholdene er dårligere enn hva man kunne ønske. Tilfredsheten med avstanden til friluftsområder er stor i de perifere områder.

Når det gjelder *nærmiljø og sosialt nettverk* er avstanden mellom det ideelle og virkeligheten stor i alle områder, men størst i sentrumsområdet. Der hvor samsvaret er best, er i stasjonsbyen. I denne områdetypen er forholdet mellom de faktiske betingelsene og de ønskede forholdene best, selv om det også her er dårligere enn ønsket.

Elementene innenfor *trafikk og miljø* viser at for støy og forurensning er avstandene mellom det virkelige og de ønskelige størst i sentrumsområdet og minst i stasjonsbyen, men heller ikke her er det fullt samsvar. Forholdene for bil, i form av parkeringsmuligheter, overskrider idealene både i drabantbyområdet og i stasjonsbyen. Når det gjelder kollektivtilbudet, er det bortimot samsvar mellom det som faktisk eksisterer og det som ønskes i sentrumsområdet, mens det er noe dårligere i de to andre områdene.

7.4 Bostedets betydning for visjoner om den gode by og det gode boligområdet

I de foregående analysene har vi vist at meninger om den gode by og det gode boligområdet varierer etter bosted i byområdet. Beboerne legger vekt på ulike kvaliteter etter hvor de er bosatt. Samtidig er sammensetningen av befolkningen noe forskjellig i de tre områdene, jfr kapittel 3. I dette avsnittet vil vi undersøke nærmere hvilken betydning disse forskjellene har i forhold til bostedsområdet når det gjelder vurdering av hva som er den gode by og det gode boligområde.

7.4.1 Faktorer som har betydning for ulike visjoner om den gode by

I avsnitt 7.2 og tabell 7.1 viste vi sammensetningen av de tre byidealene - den grønne by med miljøvennlig transport, den urbane og tette by og bilbyen. I dette avsnittet skal vi gå nærmere inn på idealenes forskjellige elementer og undersøke hvilke variabler som har størst betydning for holdningen til hva som er den gode by. Vi er interessert i å undersøke hvilke sosiale grupper som har hvilke preferanser og i hvilken grad bostedet i seg selv virker inn på vurdering av disse idealene.

Kjønn inkluderes i den multivariate analysen ⁶ på grunn av kvinners og menns ulike holdninger til miljøspørsmål (jfr kapittel 1). Alder er med fordi livssyklus ofte betyr endring i preferanser⁷. Utdanning er trukket inn både fordi utdanning gir grunnlag for inntak på arbeidsmarkedet og dermed økning i materielle ressurser. Utdanning kan også være uttrykk for den kulturelle kapital og basis for smak og preferanser

⁶ Logistisk regresjon

⁷ I denne undersøkelsen vil antakelig ikke alder være fullt så viktig, fordi aldersspredningen er relativt liten (30-60 år).

(Bourdieu 1986). Inntekt forteller noe om den enkeltes materielle muligheter på boligmarkedet, noe som kan ha innvirkning på preferanser. Antall biler i husholdet sier noe om hvilken transportmessig tilpasning husholdet har gjort, og er også et mål på ressurstilgangen. Barn i husholdningen er en livsfasevariabel som forteller om ulike typer behov for trygge nabolag, men også reisebehov. Barnefamilier har høy bilbruksfrekvens (Erlandsen 1995). Endelig inngår bostedsvariabelen i analysen.

Tabell 7.4 viser analysene av de fem elementene som inngår i den grønne byen med miljøvennlig transport.

Tabell 7.4: Variabler som har betydning for enkeltelementene i byidealet den grønne by/miljøbyen. Logistisk regresjon

Variabler i analysen	Bilfritt sentrum	Lite synlig biltrafikk, tunneler, omkjøringsveier mv	Mange parker og grønt-områder	Gode muligheter for å gå og sykle	Godt kollektivtilbud til de fleste aktiviteter
Kjønn (1)	0,1983*	0,3914***	0,5573***	0,4906***	0,5534***
Alder	0,0042	-0,0168**	-0,0027	-0,0059	-0,0015
Utdanning (2)	***		***		
Grunnskole	-0,7075***	0,921	-0,7100***	-0,2806	0,1029
Yrkfag	-0,4111**	-0,2202	-0,3704**	-0,2251	0,0854
Gymnas	-0,4284*	-0,1825	-0,2241	-0,2500	-0,0026
Personinntekt	-0,1850***	-0,0625	-0,0889**	-0,0913*	-0,0696*
Antall biler	-0,5591***	-0,2351**	-0,2220**	-0,3549***	-0,5822***
Bosted (3)				*	**
Sentralt	0,0774	0,2952*	0,2145	0,1337	0,2526*
Drabantby	-0,0409	0,0295	0,1577	-0,2026*	0,3634**
Antall hjemmeboende barn	0,1450**	0,1846**	0,1642**	0,1783**	0,0511

1) Referanse mann

2) Referanse høyskole/universitetsutdanning

3) Referanse stasjonsby

* $p < 0,05$

** $p < 0,01$

*** $p < 0,001$

Kvinner har gjennomgående oftere preferanser for den grønne miljøbyen enn menn. Dette er gjennomgående for alle elementene. Resultatet er i tråd med kvinners mer positive holdning til miljøspørsmål enn menns. De som ikke har bil, synes bilfritt sentrum, grønne områder, godt kollektivtilbud og gode forhold for fotgjengere og syklister er viktigere for å få til en god by enn de som tilhører husholdninger med én eller flere biler. Det er altså et visst samsvar mellom holdninger og handlinger (i form av bileie). De med lav utdanning er mindre positivt innstilt til det grønne byidealet enn de som har høyere utdanning. Dette kan ha sammenheng med at miljøideer har sterkere fotfeste blant dem med høy utdanning enn blant folk med lav (Hjorthol og Berge 1997). Når det gjelder inntekt, er tendensen motsatt. De med lav inntekt har mer sans for dette byidealet enn folk med høy inntekt, når det er kontrollert for effekten av de andre variablene.

De som kommer fra familier med barn er mer opptatt av miljøkvaliteter ved den gode by enn de som ikke har barn. Trafikkskjerming, parker og gode muligheter for myke trafikanter er viktig for at barnefamilier kan akseptere byen som et godt bosted. En av grunnene til at andelen barnefamilier er lavest i de indre bydeler, er nettopp mangel på disse kvalitetene.

Sammenliknes holdningene til hvor viktig et bilfritt sentrum og tilgang til parker og grøntområder er, finner man ikke noen forskjell mellom dem som bor ulike steder i byregionen. Det er ikke noe større eller mindre interesse for et bilfritt sentrum blant dem som bor sentralt enn blant dem som bor i drabant- eller stasjonsbyen. Blant dem som bor sentralt vil en god del gjerne ha bil, selv om de ikke bruker den like mye som de som bor andre steder. De som bor sentralt ønsker seg derimot oftere enn de som bor andre steder at biltrafikken skal være mindre synlig, ved at den føres gjennom tunneler, via omkjøringsveier o.l. De vil med andre ord få bort gjennomgangstrafikken og fremmedtrafikken som går gjennom deres områder, en trafikk som beboerne i de perifere områdene ikke er plaget av på samme måte.

Det er heller ingen store forskjeller mellom områdene når det gjelder ønsket om tilrettelegging for fotgjengere og syklister. Det er en tendens til at drabantbybeboerne legger mindre vekt på dette enn bosatte i stasjonsbyen. De er mer opptatt av at kollektivtilbudet bør være godt. Også bosatte i det sentrale området er mer opptatt av kollektivtilbudet enn de som bor i stasjonsbyen.

Disse analysene viser at preferanser for den grønne miljøbyen til en viss grad har sammenheng med hvor man bor, men forskjellene mellom områdene er små når det er kontrollert for effekten av de andre variablene. Preferansene for dette byidealet ser ut til å være sterkere knyttet til familiesituasjon med eller uten barn, kjønn, inntekts- og utdanningsnivå enn til selve bostedet. De som har barn, kvinner og de med høy utdanning uttrykker større preferanse for dette byidealet enn barnløse, menn og grupper med lav utdanning.

Det neste byidealet er den tette, urbane by. Dette idealet består også av fem elementer: bebyggelse med tradisjon, vakre omgivelser, gater og bebyggelse, variert tilbud av butikker, arbeidsplasser og boliger, blanding av boliger og arbeidsplasser og gode naboforhold/sosial trygghet. Disse elementene er sentrale i Jane Jacobs ideal for en by, jfr avsnitt 7.2. Hun mente at det må være variasjon og blanding av funksjoner. Bebyggelsen må vise at stedet har en historie som skaper kontinuitet og tilhørighet. Hun la også vekt på gaten som stedet for aktivitet og sosial kontroll. Det legger også grunnlaget for sosial trygghet gjennom den uformelle sosiale kontrollen som skjer ved at det finnes mennesker på gatene til de fleste av døgnetstider, ved at befolkningen både bor og arbeider i området.

Det er brukt de samme variablene i analysene av dette byidealet som i analysen av det forrige. Resultatet finnes i tabell 7.5.

Også for den tette, tradisjonelle by er det kvinnene som oftere enn menn verdsetter disse kvalitetene. Særlig gjelder dette de historiske og estetiske elementene, det som man først og fremst kan betegne som det tradisjonelt urbane. Disse elementene er også mye viktigere for beskrivelsen av den gode by for de som bor sentralt i byen enn for dem som bor i drabantbyen og stasjonsbyen. Tradisjonsrik bebyggelse og estetikk vektlegges mest av dem som bor sentralt. Det samme gjør blanding av boliger og arbeidsplasser, mens de legger mindre vekt på naboforhold enn de som

bor i stasjonsbyen. Det er mer orientering mot det offentlige urbane liv framfor Loflands naboorienterte, *parochial realm* (jfr kapittel 1).

Tabell 7.5: Variabler som har betydning for enkeltelementene i byidealet den tette, urbane by. Logistisk regresjon

Variabler i analysen	Bebyggelse med tradisjon	Vakre omgivelser, gater og bebyggelse	Variert tilbud av butikker, arbeidsplasser og boliger	Blanding av boliger og arbeidsplasser	Gode nabo-forhold, sosial trygghet
Kjønn (1)	0,4557***	0,4743***	0,2169*	0,2342	0,2079*
Alder	0,0127*	0,0170*	-0,0029	0,0018	0,0208***
Utdanning (2)					
Grunnskole	-0,1574	-0,4764**	0,2544	-0,7293*	-0,0896
Yrkfag	0,1298	-0,3107*	0,3566**	-0,1208	0,1087
Gymnas	0,1019	-0,2828	0,3115*	-0,4921*	-0,0212
Personinntekt	-0,0662	-0,0409	0,0297	-0,0386	-0,0751*
Antall biler	0,0020	-0,2713**	-0,1730*	-0,0472	-0,1118
Bosted (3)	***			**	*
Sentralt	0,8650***	0,6052***	0,2058	0,4729*	-0,2659*
Drabantby	-0,2232	0,1438	-0,4301***	-0,1859	0,0587
Antall hjemmeboende barn	0,1299*	0,0904	0,0991	0,1532*	0,3363***

1) Referanse mann

2) Referanse Høyskole/universitetsutdanning

3) Referanse Stasjonsby

De estetiske kvalitetene vurderes lavere blant dem med lavt utdanningsnivå enn blant dem med høyt, likeledes blanding av boliger og arbeidsplasser. Derimot er det noe større interesse for varierte tilbud av butikker, m v blant dem som har lav enn blant de med høy utdanning. Bosatte i drabantbyen er mindre opptatt av et slikt variert tilbud enn bosatte i stasjonsbyen.

Godt naboskap og sosial trygghet er kvaliteter som settes størst pris på av respondenter fra barnefamilier og eldre aldersgrupper.

Som analysene viser, er elementene i dette byidealet til dels sterkt knyttet til bosted. Særlig gjelder det de estetiske forholdene og tradisjonsaspektet ved bebyggelsen, noe som de bosatte i det sentrale området legger mer vekt på enn de som bor i de andre områdene.

Det tredje av disse byidealene er bilbyen, som inneholder elementene gode parkeringsmuligheter og lett å komme fram med bil. Som vi husker fra analysene i avsnitt 7.2, er dette blant de elementene som anses minst viktig i bildet av den gode by. Tabell 7.6 viser de logistiske regresjonene av dette byidealet.

Ønsket om det bilbaserte byidealet finner man først og fremst i hushold med en eller flere biler og blant respondenter med grunnskole og videregående skole framfor de med høyskole- eller universitetsutdanning. Ønsket om gode parkeringsmuligheter uttales noe oftere blant kvinner enn blant menn. De som bor sentralt er også noe oftere opptatt av parkeringsmuligheter enn de som bor i stasjonsbyen.

Tabell 7.6: Ulike variablers betydning for enkeltelementene i bilbyidealet. Logistisk regresjon

Variabler i analysen	Lett å komme fram med bil	Gode parkeringsmuligheter
Kjønn (1)	-0,0095	0,2422*
Alder	0,0018	0,0077
Utdanning (2)	**	***
Grunnskole	0,7871**	0,6679**
Yrkfag	0,5271**	0,6480***
Gymnas	0,4946*	0,4900*
Personinntekt	0,0251	0,0052
Antall biler	0,6576***	0,6178***
Bosted (3)		
Sentralt	0,0376	0,3248*
Drabantby	0,2568	0,2009
Antall hjemmeboende barn	-0,0604	-0,0092

1) Referanse mann

2) Referanse Høyskole/universitetsutdanning

3) Referanse Stasjonsby

Framkommelighet for bilen er et byideal som var fremherskende på midten av 60-tallet. I praksis tilrettelegges det vel så mye for bilbruk nå som på den tiden, men planleggingsideologisk ikles utbyggingen en mer miljøpolitisk ferniss. Framkommelighet for biltrafikken koples ofte sammen med løsning av miljøproblemer (Samferdselsdepartementet 1997). Bilbyidealet er på sett og vis umoderne, det er miljøelementer som inngår i tidens aksepterte planleggingsspråk. Dette reflekteres antakelig ved at de med lav utdanning oftere enn de med høy framhever bilbyidealet.

7.4.2 Bostedets betydning for visjoner om det gode boligområdet

På samme måte som for byen som helhet, er det også gjort analyser av hva som kjennetegner det gode boligområde, jfr tabell 7.2 i avsnitt 7.2. De ulike kvalitetene ble gruppert i fire temaer eller typologier av gode boligområder, tett urbanitet/tilgjengelighet, natur og estetikk, nærmiljø og sosialt nettverk og trafikk- og miljø. Typologiene har klare paralleller til byidealene, så det er brukt de samme variablene i disse analysene som i analysene av den gode by.

Tett urbanitet/tilgjengelighet består av sju elementer: nærhet til kino, teater, underholdning, nærhet til kafeer og restauranter, variert tilbud av butikker, kort veg til butikker, sentralt beliggende, kort veg til arbeidsplassen og godt kollektivtilbud til de fleste aktiviteter. Tabell 7.7 viser resultatet av analysene av elementene i tett urbanitet/tilgjengelighet.

Denne gruppen av elementer, som dreier seg om sentralitet og tilgjengelighet til urban kultur og underholdning og andre former for tilbud, er svært avhengig av hvor man bor. De som er bosatt i det sentrale området legger oftere vekt på disse kvalitetene enn bosatte fra de andre områdene, mens drabantbybeboerne legger minst vekt på dem når det er kontrollert for effekten av de andre variablene. Vi ser også at tilgjengelighet til bil spiller en viss rolle for hvor viktig man synes disse kvalitetene er. De som ikke har bil eller der hvor det finnes bare en bil i husholdet,

legger større vekt på tilgjengelighet til disse aktivitetene og at det må være et godt kollektivtilbud enn de som har lett tilgang til bil.

Tabell 7.7: Ulike variablers betydning for enkeltelementene i det gode boligområdet - tett urbanitet/tilgjengelighet. Logistisk regresjon

Variabler i analysen	Nær kino, teater, underholdning	Nærhet til kafeer og restauranter	Variert tilbud av butikker	Kort veg til butikker	Sentral beliggenhet	Kort veg til arbeidsplassen	Godt kollektivtilbud til de fleste aktiviteter
Kjønn (1)	-0,1378	-0,1858	0,0597	0,3020**	0,2073*	0,2230*	0,4503***
Alder	0,0031	-0,0004	0,0180*	0,0106	0,0147*	0,0184**	0,0028
Utdanning (2)				*	**		
Grunnskole	0,1086	0,0761	0,4627*	0,4172*	0,6009**	0,1060	-0,0419
Yrkfag	0,0261	0,0563	0,4611**	0,3839**	0,3327*	0,1620	0,0443
Gymnas	0,2922	0,3863	0,5546**	0,3140*	0,3846*	0,0803	0,2052
Personinntekt	-0,0270	-0,0266	-0,0783	-0,0964**	0,0506	-0,0210	-0,1261**
Antall biler	-0,1473	-0,2988*	-0,2279*	-0,2723**	-0,3474**	-0,2207*	-0,5281***
Bosted (3)	***	***	***	**	***	***	*
Sentralt	0,8338**	0,9822**	-0,0570	0,3538*	0,5493**	0,7090***	0,2675*
Drabantby	-0,9349**	-0,7838**	-0,6690***	-0,1106	-0,7358***	-0,4448**	0,3122*
Antall hjemmeboende barn	-0,0015	-0,0227	0,1091	0,0521	0,0810	0,1785**	0,0247

1) Referanse mann

2) Referanse høyskole/universitetsutdanning

3) Referanse stasjonsby

Interessen for nærhet til forskjellige aktiviteter øker også med alder, og den er større blant kvinner enn blant menn. Vi kan legge merke til at selv om det kontrolleres for antall biler i husholdet, legger kvinner mye mer vekt på et godt kollektivtilbud enn menn. Fra andre undersøkelser vet man at kvinner handler mer enn menn og de reiser mer kollektivt, også i husstander med bil (Hjorthol 1998).

De som har lav og middels høy utdanning legger mer vekt på tilgjengeligheten til butikker og at boligområdet har en sentral beliggenhet enn de med høyere utdanning. Studier av handlevaner viser at de med høy utdanning har en mer instrumentell holdning til det å handle enn de med lav utdanning (Lavik 1979, Jacobsen 1988). For de med lav utdanning innebærer innkjøp og shopping oftere mer enn bare det å kjøpe varer enn det gjør for de med høyere utdanning. Innkjøpene har både en sosial funksjon og underholdningsverdi.

Den neste gruppen av gode boligkvaliteter dreier seg om natur og estetikk. Den består av elementene ro og fred, ren, frisk luft, vakre omgivelser, gater og bebyggelse og kort veg til marka og friluftsområder. Tabell 7.8 viser analyser av enkeltelementene.

Elementene i dette idealet for boligområder ligger nær opp til Howards hagebyide med landlige kvaliteter, ro og fred, jfr avsnitt 7.1.

Det er først og fremst bosatte i stasjonsbyen som framhever disse kvalitetene, bortsett fra den estetiske komponenten, vakre omgivelser, gater og bebyggelse, som bosatte i det sentrale område oftest legger vekt på. Beboerne i drabantbyområdet framhever kort veg til friluftsområder og til marka mer enn beboerne i de to andre områdene. Bosted har med andre ord stor betydning for vektlegging av elementene

i dette idealet for et godt boligområde. Beboerne framhever det som er mest typisk for sitt eget område.

Tabell 7.8: Ulike variablers betydning for enkeltelementene i idealet for boligområder - natur og estetikk. Logistisk regresjon

Variabler i analysen	Rolig, fredelig	Ren, frisk luft	Vakre omgivelser, gater og bebyggelse	Kort veg til marka, friluftsområder
Kjønn (1)	0,3126*	0,3317**	0,4869***	0,3821***
Alder	0,0025	0,0073	0,0157**	-0,0008
Utdanning (2)				
Grunnskole	-0,0942	-0,0478	-0,2016	-0,0147
Yrkfag	-0,1325	-0,0498	-0,0993	0,1031
Gymnas	-0,3890**	-0,2476	-0,2240	-0,3578*
Personinntekt	-0,0871*	-0,1276**	-0,0492	-0,0772*
Antall biler	0,0193	-0,1004	-0,1150	0,0167
Bosted (3)	***			***
Sentralt	-0,5796***	-0,5481**	0,2987*	-1,2548***
Drabantby	-0,0066	0,0405	0,2118	0,3652**
Antall hjemmeboende barn	0,1429**	0,2126**	0,0949	0,1041*

1) Referanse mann

2) Referanse Høyskole/universitetsutdanning

3) Referanse Stasjonsby

Ser vi bort fra bostedet, har kvinner større sans for disse kvalitetene enn det menn har. En av grunnene til det kan være at kvinner oppholder seg mer i boligområdet enn menn gjør, og dermed er de lokale kjennetegnene ved området viktigere for dem enn de er for menn. Det samme kan sies om svarene fra dem som kommer fra barnefamilier. De legger oftere enn andre vekt på at det er ren og frisk luft og at det er rolig og fredelig.

De som har høy utdanning setter oftere større pris på at det er kort veg til friluftsområder og at det er et rolig og fredelig område enn de som har lavere utdanning gjør. Likeledes vektlegges ren, frisk luft oftere blant lavinntekts- enn blant høyinntektstakere.

Idealet for det gode boligområdet, hvor nærmiljø og sosialt nettverk vektlegges, har tettest slektskap til naboskapsprinsippet, jfr 7.1, som har landsbyen som ideal. Elementene i dette idealet består av god offentlig service (skole, barnehage, eldreomsorg m v), trygt for barn å leke, trygt område, lite kriminalitet og gode naboforhold, tabell 7.9.

Beboerne i stasjonsbyen legger større vekt på trygghet som en kvalitet ved et godt boligområde enn de som bor i det sentrale området. Innbyggerne uttrykker kvaliteter de er fornøyd med i det området de bor. Når det gjelder ønsket om service og gode naboforhold, er det ingen forskjell mellom beboerne i de forskjellige områdene. Dette er universelle kvaliteter som er ønsket uansett hvor man bor.

Tabell 7.9: Ulike variabelers betydning for enkeltelementene i idealet for boligområder - nærmiljø og sosialt nettverk. Logistisk regresjon

Variabler i analysen	Bra offentlig service (skole, barnehage, eldreomsorg)	Trygt for barn å leke	Trygt område, lite kriminalitet	Gode nabo-forhold, gode sosiale forhold
Kjønn (1)	0,6733***	0,4675***	0,5033***	0,4325***
Alder	-0,0174*	-0,0046	-0,0017	0,0211**
Utdanning (2)				
Grunnskole	0,2135	0,1711	0,5864**	-0,1540
Yrkfag	0,2848*	0,2557	0,3894**	0,0909
Gymnas	0,0665	-0,1173	0,0513	-0,1174
Personinntekt	-0,0963**	-0,0995**	-0,0323	-0,0713*
Antall biler	0,0351	0,0091	-0,0314	-0,0848
Bosted (3)		***		
Sentralt	-0,2551	-0,6932***	-0,5335***	-0,1433
Drabantby	-0,0569	-0,1222	-0,1783	0,1339
Antall hjemmeboende barn	0,4166***	0,6575***	0,1987**	0,3579***

1) Referanse mann

2) Referanse Høyskole/universitetsutdanning

3) Referanse Stasjonsby

Det er kvinner og de som har hjemmeboende barn som vektlegger disse kvalitetene ved boligområdet høyest. Det vil si de som har ansvaret for barn og som tilbringer mye tid i boligområdet. For dem er disse kjennetegnene ved et boligområde viktigere enn for menn og de som ikke har barn.

Den siste gruppen av kjennetegn ved et godt boligområde består av miljøkomponentene fravær av støy og forurensning og at det er gode parkeringsforhold, tabell 7.10.

Tabell 7.10: Ulike variabelers betydning for enkeltelementene i idealet for boligområder - trafikk og miljø. Logistisk regresjon

Variabler i analysen	Ikke plaget av lukt/eksos/støv	Ikke plaget av støy fra vegtrafikk	Gode parkeringsmuligheter
Kjønn (1)	0,4231***	0,3770***	0,0538
Alder	-0,0033	0,0030	0,0104
Utdanning (2)			
Grunnskole	-0,2909	-0,2095	0,6543**
Yrkfag	-0,2772*	-0,3086*	0,5937***
Gymnas	-0,4148**	-0,3141*	0,3053
Personinntekt	-0,1053**	-0,1003**	0,0177
Antall biler	-0,0350	-0,0425	0,7058***
Bosted (3)			**
Sentralt	-0,2444	-0,2208	0,5136**
Drabantby	-0,1302	0,0125	0,4412**
Antall hjemmeboende barn	0,2406**	0,2326***	0,0345

1) Referanse mann

2) Referanse Høyskole/universitetsutdanning

3) Referanse Stasjonsby

Det er ingen forskjell mellom områdene når det gjelder vektlegging av at et godt boligområde skal være fritt for forurensning og støy fra vegtrafikken. Selv om man bor sentralt, har man likevel ønsker om gode miljøforhold i boligområdet. Dette er i overensstemmelse med funn fra flere undersøkelser om trafikk- og miljøforhold i byer (Klæboe og Kolbenstvedt 1994,1995, Kolbenstvedt 1998b, Fyhri 1998).

Kvinner og foreldre til hjemmeboende barn er mer opptatt av miljøforholdene enn det menn og de som ikke har barn er. Som tidligere nevnt, har andre undersøkelser vist at kvinner er mer opptatt av miljøspørsmål enn menn er (Lavik 1990, Bennulf 1994). Tidligere forskning har også vist at de som har barn er mer bekymret over miljøsituasjonen enn andre (Hjorthol m fl 1990a). Likeledes finner man at de med høy utdanning legger større vekt på miljø enn de med lavere utdanning gjør. Andre undersøkelser viser også en sammenheng mellom utdanningsnivå og opptatthet av miljø (Lindén 1996, Hjorthol og Berge 1997).

Gode parkeringsforhold er et annen aspekt ved trafikk. Det viser seg også i analysen at det er andre grupper som synes det er viktig når det gjelder fravær av støy og forurensning. Lav utdanning, mange biler og bosatt i drabantby eller i det sentrale området er kjennetegn ved dem som legger mest vekt på gode parkeringsforhold.

7.5 Oppsummering

Innenfor bolig- og byplanlegging er det tre hovedretninger som har vært fram-tredende: hagebyideologien, funksjonalismen og naboskapsprinsippet. I hageby-ideologien ville man kombinere de gode sidene ved byen med landlige kvaliteter. Funksjonalismen ville dele byen i ulike områder for forskjellige menneskelige aktiviteter. Man ville skille bolig, arbeid og rekreasjon, og skape gode og enkle boliger, der lys og luft fikk en fremtredende plass. Naboskapsprinsippet tok utgangspunkt i landsbyidealet med det lokale fellesskap og de små enheter.

En del av elementene fra disse tre planleggingsideologiene finner vi igjen i befolkningens byidealer og i deres visjoner om hva det gode boligområde bør være.

Ut fra diskusjonen i fokusgruppene og gjennom svarene som ble avgitt på post-enqueten utkrystalliserte det seg tre hovedgrupper av byidealer: den grønne by med miljøvennlig transport, den urbane/tette by og bilbyen.

Den grønne by består av kvalitetene bilfrie sentrumsområder, lite synlig biltrafikk, mange parker og grøntområder, gode muligheter for å gå og sykle og et godt kollektivtilbud til de fleste aktiviteter. Dette er et byideal hvor man ønsker en best mulig skjerming mot biltrafikken, den skal aller helst være usynlig. Man skal slippe å bruke bilen, fordi forholdene er så godt lagt til rette for å gå og sykle. Og er det for langt å gå eller sykle eller man har behov for motorisert transport, skal det finnes et kollektivt tilbud, som kan ta en til de fleste aktiviteter og gjøremål. Dette er "miljøbyen", der transportsystemet er tilpasset minst mulig energibruk og mest mulig bruk av "egne krefter" ved å gå og sykle. Det er en moderne variant av hagebyen.

Dette er et ideal som uttrykkes uavhengig av hvor man bor. Preferanser for den grønne by er vanligere blant kvinner enn blant menn, blant dem som har barn, høy inntekt og de som ikke har bil eller få biler.

Den tette by inneholder kvaliteter som bebyggelse med tradisjon, den estetiske komponenten - vakre omgivelser, gater og bebyggelse - , variert tilbud av butikker, arbeidsplasser og boliger, blanding av boliger og arbeidsplasser, og gode nabo-forhold og sosial trygghet. Dette byidealet gir assosiasjoner både til småbyen og til førkrigsbyen, før sone- og funksjonsdelingen ble realisert gjennom drabantby-utbyggingen. Det er elementer fra naboskapsprinsippet i dette byidealet. De som bor i det sentrale området uttrykker større preferanser for den tette by enn bosatte i de to andre områder, selv når det kontrolleres for effekten av de andre variablene. Ellers er det kvinner og personer med høy utdanning som setter størst pris på kvalitetene som kjennetegner den tette by.

Bilbyen som ideal karakteriseres ved at det er gode parkeringsmuligheter og at det er lett å komme fram med bil. Av de tre byidealene er det dette befolkningen mest sjelden uttrykker preferanse for. Mangelen på entusiasme for bilbyen er den samme i alle tre byområdene. De som setter pris på disse elementene er folk med lav utdanning og de som har flere biler.

Visjonene om hva som kjennetegner det gode boligområdet er nærmere knyttet til det området respondentene selv bor i enn oppfatningen om hva som er den gode by.

Det gode boligområdet er gruppert i fire kategorier, som til en viss grad er sammenliknbare med byidealene. De fire er: natur og estetikk, tett urbanitet/tilgjengelighet, nærmiljø og sosialt nettverk og trafikk og miljø.

Natur og estetikk ligger nært opp til den grønne by, selv om elementene ikke er helt de samme. Ro og fred, ren, frisk luft, vakre omgivelser og kort veg til frilufts-områder ligger nært opp til hagebyideens landlige kvaliteter. Det er bosatte i stasjonsbyen som legger størst vekt på disse kvalitetene, bortsett fra det estetiske elementet, som sentrumsbeboerne setter større pris på enn bosatte i de andre områdene. Kvinner og de som tilhører barnefamilier legger vekt på disse egenskapene uansett hvor de bor.

Boligområder som er kjennetegnet av *tetthet og tilgjengelighet* til både kultur, underholdning og service, samt et godt kollektivtilbud ønskes først og fremst av de som bor i det sentrale område. Det er med andre ord et godt samsvar mellom hva de ønsker og hva de har. Kvinner og de uten bil legger større vekt på sentralitet, kort veg til butikker og arbeidsplasser i tillegg til et godt kollektivtilbud enn menn og de som har bil i husholdningen gjør.

Trygghet for barn og fravær av kriminalitet er faktorer som er viktigere for beboerne i stasjonsbyen enn for de som bor sentralt under det idealet for bolig-områder som er kalt *nærmiljø og sosialt nettverk*. Ellers er kvinner og personer med barn mest opptatt av disse kvalitetene

8. Avslutning og diskusjon

8.1 Bilen og byen

Det karakteristiske for dagens storbyer er en stor spredning av boliger, ulike typer service og arbeidsplasser. Denne utviklingen har pågått over flere tiår, og de sentrale byområder har dermed fått mindre betydning både som bo- og arbeidsplassområder. I Oslo sentrum og indre sone har både antallet boliger og arbeidsplasser gått ned (Hjorthol 1998). Spredningen av byveksten har resultert i økte reiselengder og mer bruk av bil. Samspillet mellom byutvikling, bilhold og bilbruk har virket forsterkende på både spredningsmulighetene i lokaliseringsvalg og kravene til bilbruk. Utflytting og spredning favoriserer bilbruk, og økt bilhold og bilbruk muliggjør ytterligere spredning.

Oppdeling i arbeidsplasser og boliger forutsetter i hovedsak reiser for å delta i yrkeslivet. Spredning og økte avstander stiller derfor krav til mobilitet hos bybeboerne. Vi kan snakke om et mobilitetskrevende bysamfunn, der den som kan reise (ofte, langt, hurtig) har større muligheter på velferdsmessige arenaer som arbeidsmarked, utdanningsmarkedet osv enn de som ikke har så gode reisevilkår. Dette avhenger blant annet av hvor man bor i en storbyregion. 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 kan bli 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 så sterkt innebygget både i infrastruktur og i befolkningens hverdagsliv at det gjør det vanskelig å endre dagens planlegging, som noen hevder er mer *for* bilismen enn *av* bilismen (Gullberg 1989).

De miljømessige konsekvensene av bilismen innenfor storbysamfunnene er store. En reduksjon i bilbruk vil kunne skape et bedre bysamfunn på flere måter, blant annet gjennom en forbedring av sentrale byområder som boligstrøk.

Innenfor et storbysamfunn som Oslo-området finnes ulike levemåter og grunnlag for forskjellige typer av aktivitetsmønstre og reisevaner. Noen levemåter vil være bilavhengige og svært transportgenererende, mens for andre vil bilen være lite nødvendig. Dette vil være et resultat av både strukturelle faktorer og individuelle valg med hensyn til aktiviteter og reisemåter. Endringer i byutviklingen gjennom planlegging som retter seg mot reduksjon i bilbruk, vil dermed ha ulik betydning for forskjellige levemåter.

Problemstillingene som har blitt behandlet i denne rapporten har konsentrert seg om to hovedtema; forskjellene i levemåter, aktivitets- og reisemåter og variasjoner i bostedspreferanser i et sentralt byområde, et drabantbyområde og i en stasjonsby.

8.2 Aktiviteter og reiser i et levekårsperspektiv

Analysene og diskusjonene har tatt utgangspunkt i et levekårsperspektiv når det gjelder hverdagslivets aktiviteter og de daglige reisene. Mange av de daglige aktivitetene forutsetter at man reiser for å delta på de ulike arenaene, som arbeid, fritid, utdanning osv. Tilgjengeligheten til disse arenaene er blant annet bestemt av den fysiske tilgjengeligheten og de transportressursene som finnes, både de samfunnsmessige og de individuelle. Dette varierer mellom de tre typene byområder.

For å gruppere aktivitetene og reisene i levekårsområder, har vi fulgt Allardts inndeling i tre, definert ut fra tilfredsstillelsen av behov knyttet til *å ha*, *å elske* og *å være*. Arbeidsreiser, innkjøpsreiser, reiser til ulike typer service m v er knyttet til det *å ha*. Reiser som gjøres i forbindelse med besøk av venner og slektninger kategoriseres til området *å elske* (sosial samhandling), mens reiser i forbindelse med ulike fritidsaktiviteter grupperes under det *å være*.

I denne rapporten har vi ikke diskutert hvilke av velferdsområdene som er viktigst eller i hvilken grad det er mulig å substituere velferdsområdene med hverandre. Vi har for eksempel ikke tatt opp til drøfting om stor aktivitet på ett område kan kompensere for liten aktivitet på andre områder. Aktiviteter på enkelte områder vil også være avhengig av fase i livet, noen vil ha sammenheng med alder, mens andre igjen vil være allmenne. Det vil også være et samspill mellom aktiviteter innenfor de tre velferdsområdene.

Muligheten for lønnsarbeid, som vi her har knyttet til velferdsområdet *å ha*, er for svært mange et viktig velferdsområde og en forutsetning for deltakelse også på andre områder. Arbeidsreisene utgjør omtrent en fjerdedel av alle reiser som gjøres på en vanlig hverdag, og regner man med de reisekjeder de inngår i, dreier det seg om nesten halvparten av de daglige reisene (Vibe og Hjorthol 1993, Hjorthol 1998).

Når de gjøres, hvor de går og hvilken reisemåte som brukes er derfor samfunnsmessig svært viktig. Arbeidsreisene, sammen med en del følgereiser, er obligatoriske og gjentakende. Det betyr at dette er reiser som det er relativt enkelt å planlegge for. Arbeidsplasser, skoler og barnehager er målpunktet for denne typen av reiser, og lokaliseringen av dem danner grunnlaget både for reiselengder og mulige reisemåter.

Innenfor velferdsområdet *å ha* finnes det også obligatoriske reiser som gjøres med varierende hyppighet. Det gjelder alle typer av innkjøp, lege- og tannlegebesøk o l, offentlig og private kontorer, som post, bank m v. Dette er en type aktiviteter som er knyttet til faste lokaliteter som det er relativt stor planmessig styring over.

Reisene innenfor velferdsområdet *å elske* ligger på sett og vis utenfor planleggingens område. Venner og slekt kan være lokalisert over store områder av byregionene, og besøk av dem har ingen faste tider.

Det samme gjelder til en viss grad reisene innenfor velferdsområdet *å være*. Aktivitetene knyttet til dette området kan deles i tre: kultur og underholdning, organiserte aktiviteter og friluftorienterte aktiviteter. Målpunktene for disse reisene er forskjellige. Kultur- og underholdningsaktivitetene er ofte lokalisert i tilknytning til et sentrum eller lokalt senter, og plasseringen kan i stor grad styres. De organiserte og de friluftorienterte aktivitetene vil ha en stor spredning når det

gjelder lokalisering. Den tidsmessige spredningen av disse aktivitetene er også stor, selv om de fleste foregår om ettermiddagen og kvelden på hverdager.

De samfunnsmessige virkningene av reiseaktiviteten på disse tre velferdsområdene varierer mye etter hvilken type av byområde man tar utgangspunkt i. Analysene i dette prosjektet viser at både hva man gjør, hvor man velger å tilfredsstille sine velferdsbehov, den romlige eller geografiske dimensjonen, og måten man reiser på i forbindelse med de forskjellige aktivitetene for en stor grad er bestemt av hvilken type av byområde man bor i. Dette er illustrert i tabell 8.1, som viser en forenklet oversikt av de områdespesifikke kjennetegn ved aktivitetene på de tre velferdsområdene.

Tabell 8.1: En forenklet oversikt av aktivitetenes omfang, lokalisering og reisemåte på de tre velferdsområdene i utvalgsområdene.

Velferdsområde	Sentralt område	Drabantby-område	Stasjonsby
<i>Å ha:</i>			
Karakteristikk av aktivitetene	Mer skole og arbeid	Mer følge barn til aktiviteter	
Lokalisering av aktivitetene	De fleste lokalt	Barns aktiviteter lokalt, arbeid og skole spredt	Arbeid spredt
Vanligste reisemåte, prosent i parentes	Til fots/på sykkel (59)	Bil (52)	Bil (61)
<i>Å elske:</i>			
Karakteristikk av aktivitetene	Lik	Lik	Lik
Lokalisering av aktivitetene	Flere lokale venner	Spredt	Spredt
Vanligste reisemåte, prosent i parentes	Bil (42)	Bil (70)	Bil (69)
<i>Å være:</i>			
Karakteristikk av aktivitetene	Mer kultur og underholdning	Mer tur i skog og mark	Mer tur i skog og mark
Lokalisering av aktivitetene	Det meste lokalt	Bare friluft lokalt	Det meste lokalt
Vanligste reisemåte, prosent i parentes	Til fots/på sykkel (48)	Bil (35)	Bil (44)

Resultatene fra dette prosjektet viser at aktivitets- og reisemønstrene varierer en del etter hvilken type byområde man bor i. Mange av hverdagslivets aktiviteter er de samme uansett hvor man bor, mens andre igjen er preget av hva som er tilgjengelig. Karakteristisk for de som er bosatt i det sentrale byområdet er deres bruk av kultur- og underholdningsinstitusjonene, som foregår i større utstrekning enn blant bosatte i drabantbyen og i stasjonsbyen, som på sin side går mer på tur i skog og mark.

Det er ikke bare kultur- og underholdningsaktivitetene som foregår lokalt for de som er bosatt sentralt. Andre aktiviteter innenfor velferdsområdet *å være* er også lokalisert til indre by, likeledes *å ha*-aktivitetene. Bosatte i stasjonsbyen og drabantbyen er mer avhengig av å reise ut av sitt område for å arbeide, mens en del andre aktiviteter innenfor området *å ha* foregår lokalt også her. De fleste aktivitetene innenfor velferdsområdet *å være* foregår utenfor området for de som bor i drabantbyen, mens mesteparten gjøres lokalt i stasjonsbyen.

Når det gjelder området *å elske*, skjer aktivitetene ofte utenfor det lokale området. Det er imidlertid en tendens til at de som bor sentralt har noen flere venner lokalt enn bosatte ide to andre områdene.

Som analysene viser, er det sentrale byområdet mest "komplett" når det gjelder muligheten for deltakelse på de tre velferdsområdene; drabantbyområdet minst komplett. Det betyr at levemåtene i det sentrale byområdet genererer minst transport, særlig gjelder dette behov for biltransport. Den vanligste reisemåten både innenfor velferdsområdet *å ha* og *å være* er å gå eller sykle for de som bor i det sentrale området. I de to andre områdene er bil vanligste reisemåte innenfor alle velferdsområdene. For de som bor sentralt er det bare besøk av venner og kjente at bilbruk er den vanligste reisemåten.

I de to ytre byområdene, drabantbyen og stasjonsbyen, er dermed avhengigheten av bilen mye større enn den er for de som er bosatt i det sentrale området. Valg av arbeidsplass og fritidsaktiviteter er gjort med utgangspunkt i god tilgjengelighet til bil. Rundt en fjerdedel i disse områdene sier at slike aktiviteter er umulige uten bil, noe som betyr at arbeidsplassens eller boligens lokalisering må endres dersom arbeidsreisen skal gjøres ved hjelp av andre transportmidler eller reisemåter.

Selv om bruk av transportmiddel i stor grad er betinget av hvor en bor, er det likevel gjennomgående forskjeller mellom befolkningsgrupper, som først og fremst er knyttet til kjønn, om det er barn i familien og inntekten. Menn kjører mer bil enn kvinner, de som har barn og høy inntekt bruker bilen mer enn de som ikke har barn og de som har lav inntekt. Det betyr at det finnes alternative reisemåter, og i en del tilfeller alternative steder for å gjøre aktivitetene. Så lenge tilgangen til bil er god, og restriksjonene på bilbruk få, vil disse alternativene sannsynligvis ikke bli brukt.

8.3 Det gode boligområde og den gode by

I og med at bostedstypen er det som i første rekke bestemmer både en del av de aktivitetene som gjøres og i all hovedsak de reisemåtene som brukes for å nå aktivitetene, er det viktig å vite hva som er tiltrekkende ved de forskjellige områdene og hvilke mangler som oppleves. Likeledes er det av interesse å undersøke i hvilken grad de som bor i de forskjellige områdene er ulike når det gjelder sosiodemografiske kjennetegn og når det gjelder oppfatninger om hva som er den gode by og det gode boligområde.

Det som kjennetegner bosatte i det sentrale området er at de har høyere utdanning, de er oftere enslige og yngre enn bosatte i de to andre områdene. Bosatte i drabantbyen har lavere utdanning enn i de to andre områdene, mens bosatte i stasjonsbyen har flere barn enn de som bor i de to andre områdene. Forskjellene i personinntekt er relativt små. Det ser med andre ord ut til at yngre og velutdannede tiltrekkes av

den sentrale beliggenheten, mens barnefamiliene velger mer perifere områder av byen.

I den utstrekning de ulike befolkningsgruppene har valgt det området de bor i, er det klart forskjellige egenskaper som vektlegges. Bosatte i det sentrale området vektlegger tilgjengeligheten til kultur- og underholdning, nærheten til kafeer og restauranter, kort veg til arbeidsplasser og et godt kollektivtilbud. De vil bo nær jobben og setter pris på det å bo sentralt, slik at de bli kan gå og sykle.

Drabantbybeboerne setter først og fremst pris på nærheten til natur, at det samtidig oppleves sentralt og at det er trygt for barn. De som bor i stasjonsbyen framhever både det sosiale miljøet og det lokale tilbudet og sammenlikner den med landsbyen.

Disse tre grupper av kjennetegn kan knyttes til tre planleggingsideologier: den klassiske by, den funksjonsdelte by og byen basert på naboskapsprinsippet.

Elementer i den klassiske by som bebyggelse med tradisjon, vakre omgivelser, gater og bebyggelse og en blanding av boliger og arbeidsplasser framheves oftere av de som bor sentralt enn av bosatte i de to andre områdene, selv når det er kontrollert for kjønn, alder, utdanning, inntekt og barn i familien. Når det gjelder de to andre byidealene, som vi i denne sammenhengen har kalt den grønne by og bilbyen, er det relativt små forskjeller i oppfatning av disse idealene mellom bostedsområder. De aller fleste, uansett bosted i byen, setter pris på kvalitetene som har med den grønne by å gjøre, mens det tilsvarende er liten interesse for kjennetegn ved den funksjonsdelte bilbyen. Vektlegging av miljøkvaliteter og av kjennetegn knyttet til den klassiske by gjøres oftere av kvinner enn av menn. Det kan se ut til at de er mer opptatt av å karakterisere byidealene enn hva menn er.

Det samme gjelder også idealene for boligområder; tett urbanitet/tilgjengelighet, natur og estetikk, nærmiljø og sosialt nettverk og trafikk og miljø. Kvinner legger mer vekt på at det er kort veg til butikker og arbeidsplassen, at det har en sentral beliggenhet og at det finnes et godt kollektivtilbud til de fleste aktiviteter. De er også mer enn menn opptatt av at området er trygt både for barn og andre, at det er gode naboforhold og bra offentlig service.

Idealene for boligområder er mer knyttet til det bostedet man har enn hva byidealene er. De som bor sentralt ønsker seg god tilgjengelighet og et godt kollektivtilbud (det siste ønsker også drabantbybeboerne). De som bor i stasjonsbyen er opptatt av trygghet, mens drabantbybeboere og stasjonsbyens innbyggere vil ha kort veg til friluftsområdene. Når det gjelder fravær av støy og forurensing fra vegtrafikken er det ingen forskjell i oppfatning mellom bostedsområdene. Det er ønsket uansett hvor man bor.

8.4 utfordringer for transport- og arealplanlegging

Analysene i rapporten viser altså at det er til dels store variasjoner i aktivitets- og reisemønstre mellom befolkningsgrupper som er bosatt i forskjellige deler av storbyregionen. Dette gjelder særlig hvordan man reiser i tilknytning til de daglige aktivitetene, men også type av aktiviteter som gjennomføres på de forskjellige velferdsarenaene.

Bosatte i de sentrale områdene har til en viss utstrekning valgt bort bilen som transportredskap i dagliglivet. Mange har frigjort seg fra behovet for motoriserte

transportmidler for hverdagslivets reiser, og setter stor pris på det. Å spasere eller sykle er i mange tilfeller den vanligste måten å reise på. Samtidig ønsker man tilgang til bil når det er behov for den. For en del av disse beboerne kan kollektive eieformer av bil være aktuelt. Slike finnes allerede, og det er først og fremst beboere med høy utdanning og relativt høy inntekt som er interessenter i disse kollektive selskapene (Berge 1998). For de som bor sentralt er fremmedtrafikken et problem. Det er i disse områdene avstanden mellom idealer og realiteter er størst når det gjelder trafikk- og miljøforholdene. Det betyr også at situasjonen for barnefamilier er dårligere her enn i drabantbyområdet og i stasjonsbyen. Mange reiser ut av de sentrale områdene for å følge barn til fritidsaktiviteter og til barnehager/daghjem, noe som klart viser at tilbudene for barn og miljøforholdene er med på å presse barnefamiliene ut av disse strøkene. Flere av intervjupersonene påpekte ønsket om at befolkningssammensetningen bør være variert, og for å få til det trengs bl a forhold som gjør det mer levelig for familier med barn. De sentrale områdene har potensial for flere innbyggere enn det har i dag. Før byutvidelsen i 1948 hadde Oslo, som omtrent tilsvarte nåværende indre soner, i overkant av 300.000 innbyggere (Oslo kommune 1987). Førti år senere var innbyggertallet i dette området redusert til omtrent en tredjedel.

Tilgjengeligheten til et rikt spekter av arbeidsplasser, servicetilbud, kultur- og underholdningsinstitusjoner betyr at svært mange kan gjennomføre sine daglige gjøremål i rimelig nærhet av der de bor i motsetning til de som bor i drabantbyen og delvis i stasjonsbyen. Konsekvensen av drabantbyutbyggingen er stor daglig reiseaktivitet, hvor et fåtall av reisene foregår til fots eller på sykkel. Fordi det også har skjedd en spredning av arbeidsplassene i regionen, sier mer enn en femtedel i drabantbyen at de er helt avhengig av bilen for å komme på arbeid. Er det ikke mulig å bruke bilen, vil de være nødt til å skifte jobb, hevdes det. Men for en god del aktiviteter er kollektivtilbudet et godt alternativ til bilen. Skinnegående kollektivtilbud finnes i de fleste drabantbyer i byen. Problemet er at målpunktene ikke alltid har samme tilknytning eller at reiseavstandene blir for lange fordi det ikke er tverrgående forbindelser. Etablering av målpunkter for obligatoriske reiser som f eks arbeidsreiser og følgereiser med barn bør knyttes til kollektive knutepunkter dersom man ønsker å redusere bilbruken.

Når den viktigste attributten ved drabantbyen er nærheten til skog og mark, og flere påpeker den sosiale ensformigheten ved områdene, kan det være et utgangspunkt for å tenke berikelse av områdene, både for å skape forbedring for de som bor der, men også med tanke på å redusere reisebehovet, først og fremst med bil. Slik drabantbyene er utbygd, vil de likevel ikke framstå som ”komplette” områder slik som de sentrale bystrøk gjør. Det kollektive reisetilbudet til andre deler av byen bør derfor sikres slik at bilbruken også kan reduseres innenfor velferdsområder der aktivitetene ikke er like obligatoriske som når et gjelder arbeid og omsorg.

Stasjonsbyens mangfoldighet kan til en viss grad se ut til å bli truet av store kjøpesentre som river eksistensgrunnlaget vekk fra de små butikkene, som beboerne hevder at de setter pris på. Stasjonsbyen har fellestrekk med landsbyen og innehar en del av kvalitetene knyttet til naboskapsprinsippet. Den er til en viss utstrekning selvforsynt med arbeidsplasser, men en god del reiser til byen for å jobbe. Misnøye med kollektivtilbudets pålitelighet medfører at mange foretrekker bilen, og parkeringsmulighetene i de ytre deler av byen gjør at bilen blir den gunstigste transportmåten for dem som arbeider der. Selv om stasjonsbybeboerne

har mange tilbud innenfor nærmiljøet, slik som beboerne i de sentrale området har, bruker de likevel bilen i mye større utstrekning enn dem. I motsetning til bybeboerne møter de få hindringer, både i form av parkeringsrestriksjoner, trafikksaneringer og kø. Så lenge slike ikke finnes, og transportkostnadene og kollektivtilbudet ikke endres vesentlig, kan man anta at bilbruken i den type områder fortsetter på samme måte.

Litteratur

- Allardt, E. 1975
Att ha, att älska, att vara. Om välfärd i Norden. Lund, Argos Förlag AB.
- Apel, D og Pharoah, T. 1995
Transport concepts in European cities. Avebury Studies in Green Research. Aldershot, Brookfield USA, Hong Kong, Singapore, Sydney.
- Bennulf, M. 1994
Miljøopinionen i Sverige. Lund, Universitetsförlaget. Dialogos AB.
- Berge, G. 1998
Bilkollektivet i Oslo. Studie av en pionergruppe. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI notat 1095/1998
- Berndt, H, Lorenzer, A og Horn, K. 1971
Architektur als Ideologie. Frankfurt am Main, Suhrkamp Verlag.
- Bourdieu, P. 1993
Sociology in question. London, Sage Publications.
- Bourdieu, P. 1986
Distinction. A social critique of the judgement of taste. London and New York, Routledge & Kegan Paul Ltd.
- Campell, D. T., Converse, P. E., Rogers, W. L. 1976
The Quality of American Life. New York, The Russel Sage Foundation
- Cauldfield, J. 1992
Gentrification and Familism in Toronto: A Critique of Conventional Wisdom. *City and Society. Vol 6, No 1, June, 76-89.*
- Engebretsen, Ø. 1996
Den romlige utviklingen i byer og tettsteder. Oslo, Transportøkonomisk institutt.
- 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.
- Ericson, Robert 1974
Welfare as a planning goal, *Acta Sociologica no3, 273-288*
- Fyhri, A. 1998
Førundersøkelse E18 Kristiansand. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI notat (under arbeid).
- Glantz-Richter, M. 1995
Living without a car. *World Transport Policy & Practice, vol 1 no 1.*

- Gottdiener, M. 1985
The social production of urban space. Austin, University of Texas Press.
- Gottdiener, M. 1977
Planned sprawl. Private and public interest in suburbia. Beverly Hills, California, Sage
- Gulbrandsen, O. 1990
Boligstandard for enslige. Boligønsker og boligbehov på 1990-tallet. Norges byggforskningsinstitutt, Oslo. Prosjektrapport 72.
- Gullberg, A. 1989
Bilen som första stadsmakt. Stockholm, Nordiska institutet för samhällsplanering. Meddelande 1989:3.
- Hagen, K, Djuve, A B og Vogt, P. 1994
Oslo, den delte byen? Oslo, Forskningsstiftelsen FAFO. FAFO-rapport 161.
- Hansen, T. 1995
Byfornyelse i Oslo øst. Intervjuer med beboerne i nye og utbedrede gårder. Oslo, NBI. Prosjektrapport 179-1995.
- Hansen, T og Gulbrandsen T. 1991
Boligstandard og boforhold i åttiårene. Boforholdsundersøkelsen 1988. Oslo, Norges byggforskningsinstitutt. Prosjektrapport 76.
- Hjorthol, R. 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. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 391/1998.
- Hjorthol, R. 1990
Kvinnens arbeidsreiser - et viktig premiss for offentlig planlegging. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 72/1990.
- 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, Kolbenstvedt, M og Vibe, N. 1990a
Bytrafikk, bomiljø og helse. Resultater fra NTN-programmet Trafikk og miljøundersøkelser på Vålerenga/Gamlebyen i Oslo 1987. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 73/1990.
- Hjorthol, R, Kolbenstvedt, M og Vibe, N. 1990b
Kan vi leve uten bil? Et spill om byfamiliens hverdagsliv og reiser. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 57/1990.
- Hjorthol, R. og Vibe, N. 1989
De problematiske rushtidstoppene. *Samferdsel nr 2 1989*.
- Hjorthol, R og Kolbenstvedt, M. 1987
Virksomheter av luftforurensning på folks dagligliv, helse og trivsel. Resultater fra en intervju-undersøkelse i Drammen. Oslo, Transportøkonomisk institutt. ISBN 82-7133-559-6.

- Holte, F C. 1971
Sosialøkonomi. Oslo, Bergen, Tromsø, Universitetsforlaget.
- Howard, E. 1948
Garden cities of tomorrow. London, Faber & Faber.
- Jacobs, J. 1972
The death and life of great American cities. The failure of town planning.
Hammondsworth, Middlesex, England, Penguin Books.
- Jacobsen, E. 1988
Brød og sirkus, kommers og folkeliv. Handelsnæringen på et underholdningsmarked. I: *Aspekter ved konkurransen*. Rapport fra et seminar arrangert av Fondet for markeds- og distribusjonsforskning, Oslo, 23. – 26. november 1987.
- Kjeldstadli, K. 1990
Oslo bys historie. Bind 4. Den delte byen. Fra 1900 til 1948. Oslo, J.W. Cappelens Forlag.
- Klæboe, R og Kolbenstvedt M. 1995
Miljøundersøkelser Ekeberg/Gamle Oslo 1994. Hovedresultater fra intervjuundersøkelsen. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI notat 1005/95.
- Klæboe, R og Kolbenstvedt, M.1994
Bomiljøet på Grünerløkka/Sofienberg – en intervjuundersøkelse. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 265/1994.
- Kolbenstvedt, M. 1998a
Miljøbelastninger i Norge. Noen resultater fra levekårsundersøkelsen 1997. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI notat 1104/1998.
- Kolbenstvedt, M. 1998b
Beboernes opplevelse av trafikkmiljøet i Ekeberg/Gamle Oslo. Noen resultater fra intervjuundersøkelser i 1994 og 1996. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI notat 1096/98.
- Kolbenstvedt, M, Silborn, H og Solheim, T. 1996
Miljøhåndboken Del 1. Oslo, Transportøkonomisk institutt.
- Kranz, L-G. 1997
Mäns och kvinnors rörlighet i Sverige. Utveckling mellan 1978 och 1995 - ökar eller minskar skillnaderna? Göteborg, Kulturgeografiska institutionen, Handelshögskolan vid Göteborgs Universitet.
- Lavik, R. 1990
Det vanskelige valget. 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.
- Lefebvre, H. 1991
The production of space. Oxford UK, Cambridge , Basil Blackwell Ltd.

- Lindén, A-L. 1996
Från ord til handling. Individuella möjligheter och samhälleliga restriktioner. I: Lundgren, L J (red) *Livsstil och miljö. Fråga, forska, förändra*. Stockholm, Naturvårdsverkets förlag.
- Lofland, L. H. 1989
Private Lifestyles, Changing Neighborhoods, and public Life: A Problem in Organized Complexity. *Tijdschrift voor Econ. en Soc. Geografie* 80 (1989) nr 2, pp 89-96.
- Morgan, D. L. 1988
Focus groups as qualitative research. *Qualitative reseach methods, vol 16*, Sage Publications, Newbury Park, London, New Dehli.
- Mumford, L. 1970 (1938)
The Culture of Cities. New York, Harcourt Brace Javanovich.
- Munt, I. 1987
Economic restructuring, culture and gentrification: a case study in Battersea, London. *Environment and Planning A, vol 19*, pp 1175-1197.
- Næss, P. 1993
Transportenergi i byer og pendlingsregioner - en undersøkelse basert på svenske data. Oslo, Norsk institutt for by- og regionforskning. NIBR-rapport 1993:2
- Næss, S. 1986
Yrkeskvinne – husmor? Gifte kvinners livskvalitet. Oslo, Institutt for anvendt sosialvitenskapelig forskning. INAS rapport.
- Oslo byplankontor. 1965
Transportanalysen for Oslo-området. Oslo.
- Oslo kommune 1987
Statistisk årbok for Oslo 1986. Oslo
- Oslo kommune. 1994a
Fysiske og miljømessige levekårsindikasjoner. Nøkkeltall for bydelene. Plan - og bygningsetaten. Vedleggsrapport til Oslo kommuneplan 1995-98.
- Oslo kommune. 1994b
Sosioøkonomiske data for bydelene 1992. Oslostatistikken. Oslo kommune. Byrådsavdelingen for finans og plan. Seksjon for plan og analyse. Notat 2/1994.
- Plan nr 3. 1935
Tidsskrift for boligspørsmål og arkitektur. Oslo, Sosialistiske arkitekters forening.
- Samferdselsdepartementet. 1997
St meld nr 37 (1996-97). Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998-2007. Oslo.
- Smith, N. 1980
Gentrification and capital: Practice and ideology in Society. *Antipode Vol 2, No 3*.

- Solheim, T, Hammer, F, Johansen, K. W. 1994
Kollektivt og forurensende? Miljøeffekter av å forbedre kollektivtilbudet i norske byer. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 245/1994.
- SSB. 1993
Levekår i Norge. Er graset grønt for alle? Oslo/Kongsvinger, Statistisk sentralbyrå. Statens forvaltningstjeneste, seksjon statens trykning, Oslo. NOU 1993:17.
- SSB. 1992
Folke- og bolig telling 1990. Kommunehefte Ski. Oslo/Kongsvinger, Statistisk sentralbyrå.
- SSB. 1990
Boforholdsundersøkelsen 1988. Oslo/Kongsvinger, Statistisk sentralbyrå. NOS B 892.
- SSB. 1974 a
Flyttemotivundersøkelsen 1972. Oslo/Kongsvinger, Statistisk sentralbyrå. NOS A 617.
- SSB. 1974b
Boforholdsundersøkelsen 1973. Oslo/Kongsvinger, Statistisk sentralbyrå. NOS A 673.
- Stangeby, I. 1997
Attitudes towards walking and cycling instead of using a car. Oslo Institute of Transport Economics, TØI report 370/97.
- Vibe, N. 1993
Våre daglige reiser. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 171/1993.
- Vibe, N. 1991
Reisevaner i Oslo-området. Endringer i reisevaner i Oslo og Akershus fra 1977 til 1990. Oslo, Transportøkonomisk institutt. PROSAM-rapport 6/91
- Vibe, N og Hjorthol, R 1993
Dagliglivets reiser i større byer. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI-rapport 214/1993
- Wessel, T. 1996
Eierleiligheter. Framveksten av en ny boligsektor i Oslo, Bergen og Trondheim. Dr philos-avhandling, Oslo, Institutt for statsvitenskap, Det samfunnsvitenskapelige fakultetet, Universitetet i Oslo
- Wilson, E. 1991
The sphinx in the city. Urban life, the control of disorder, and women. London, Virago Press
- Zukin, S. 1987
Gentrification: Culture and capital in the urban core. *Annual Review of Sociology*, 13:129-47
- Østerberg, D. 1986
Fortolkende sosiologi. Oslo, Bergen, Stavanger, Tromsø, Universitetsforlaget.

Øyen, E. 1992

Sosiologi og ulikhet. Oslo, Universitetsforlaget.

Ås, D. 1990

Boligfrekvenser. En studie av hvem som har, hvem som ikke har og hvem som ønsker å ha egen bolig. Oslo, Norges byggforskningsinstitutt. Prosjektrapport 64.

Vedlegg

Bostedspreferanser, aktiviteter og trafikkforhold

Spørreundersøkelse
for
Transportøkonomisk Institutt



Transportøkonomisk institutt
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning



GALLUP

GRUNNLAG FOR BEDRE BESLUTNINGER

+

+

Kjære mottaker!

Du er trukket ut til å delta i en undersøkelse om bostedspreferanser, aktiviteter og trafikkforhold. Undersøkelsen gjennomføres av Norsk Gallup Institutt AS for Transportøkonomisk institutt. Norges forskningsråd finansierer undersøkelsen.

Alle som sender inn utfyllt spørreskjema, deltar i en trekning om fire gavekort på hver kr 2500.

Det trengs kunnskap om befolkningens preferanser og bruk av byområdet

For å videreutvikle et godt storbyområde er det viktig å ha kunnskap både om hvordan befolkningen bruker byregionen, hvilke egenskaper de setter pris på og hvilke forhold de er misfornøyd med. I denne undersøkelsen rettes oppmerksomheten mot trafikk- og miljøforhold og hvilke tilbud som ønskes innenfor områdene man bor. Dette er kunnskap som er viktig for by- og trafikkplanleggere i deres arbeid med å skape gode bosteder med god tilgjengelighet og få miljøproblemer.

Gallup garanterer anonymitet

I spørreskjemaet finner du spørsmål om bolig- og bostedsforhold, aktiviteter, reiser og oppfatninger om hvilke kvaliteter som er mest attraktive ved et boligområde og et bysamfunn. I tillegg finnes det noen spørsmål om deg selv og din husholdning. Strekkoden på skjemaet brukes for identifisering ved trekking av gavekort og dersom det er nødvendig å purre på svar, noe som i så fall bare blir gjort én gang. Svarene kommer til å bli behandlet anonymt og presenteres i form av tabeller og tall. Det kommer ikke til å framgå hva du eller andre enkeltpersoner har svart. Alle personopplysninger vil bli slettet når undersøkelsen er avsluttet.

Spørreskjemaet er laget slik at du i de fleste tilfeller skal krysse av for de svaralternativene som passer for deg. På noen av spørsmålene ber vi deg fylle inn tall. Det kan dreie seg om årstall, antall ganger eller alder. Instruksjonen ved hvert spørsmål gir deg beskjed om hva du skal gjøre. For at svarene dine skal bli så tydelige som mulig, ber vi deg om å bruke svart eller blå kulepenn.

Vi trenger din besvarelse

Vi håper du vil ta deg tid til å besvare spørreskjemaet og sende det tilbake i den ferdig frankerte svarkonvolutt så snart som mulig. Vi understreker at det er en frivillig sak å svare. Har du noen spørsmål, kan du ringe til forskningsleder Randi Hjorthol, Transportøkonomisk institutt på telefon 22 57 38 00.

Mange takk for hjelpen!

Med vennlig hilsen

For Transportøkonomisk institutt

Knut Østmoe
Instituttssjef

For Norsk Gallup

Erling Lanes
Administrerende direktør



+

Om deg selv

1. Er du mann eller kvinne?

Kvinne Mann

2. Hvor gammel er du? Skriv antall år

Alder:

3. Hva er din ekteskapelige status?

Ugift..... Gift/samboende/partnerskap..... Skilt/separert..... Enke/enkemann.....

4. Hva er din høyeste fullførte utdanning?

Grunnskole/ungdomsskole/realskole..... Videregående yrkesfaglig/yrkes-/handelsskole..... Videregående allmennfaglig/gymnas..... Høyskole/universitet.....

5. Hva er din hovedbeskjeftigelse?

Inntektsgivende arbeid..... Husarbeid i hjemmet..... Skoleelev, student..... Militærtjeneste, sivilteneste.... Alderspensjonist..... Uføretrygdet og andre pensjonister..... Arbeidsledig, uten inntektsgivende arbeid..... Annet.....

→gå til spm 7

+

6. Hvis du er yrkesaktiv, hvilken beskrivelse passer best til det yrket du har?

Ufaglært arbeider eller i lære..... Faglært arbeider, formann..... Underordnet funksjonær i butikk, lager, kontor, mv..... Fagfunksjonær, f eks saksbehandler, lærer, sykepleier, ingeniør, mv..... Overordnet stilling i privat eller offentlig virksomhet..... Gårdbruker, fisker..... Eier av virksomhet, bedrift..... Fritt erverv, f eks advokat, lege, tannlege, kunstner, mv..... Annet yrke.....

7. Omtrent hvor stor var din brutto årsinntekt siste år? Med bruttoinntekt menes inntekt før fradrag og skatt er trukket fra

Opp til kr 100.000..... kr 100.000 - 150.000..... kr 150.000 - 200.000..... kr 200.000 - 250.000..... kr 250.000 - 300.000..... kr 350.000 - 400.000..... kr 400.000 og høyere.....

8. Har husholdningen du bor i bil? Hvis ja, fins det flere enn en bil?

Ja, én bil..... Ja, to biler..... Ja, tre eller flere biler..... Nei, ingen biler.....

9. Har du førerkort for bil?

Ja Nei 

+

Familie

10. Hvor mange bor det i din husstand inkludert deg selv?

Antall personer:

11. Dersom det er hjemmeboende barn i husholdningen, hvor gamle er det/de?
Noter alder på alle

Barn 1:

Barn 2:

Barn 3:

Barn 4:

Barn 5:

12. Dersom du har barn som ikke bor sammen med deg, hvor gamle er det/de?
Noter alder på alle

Barn 1:

Barn 2:

Barn 3:

Barn 4:

Barn 5:

Hvis du har ektefelle/samboer, ber vi deg svare på spm 13 - 15, hvis ikke, gå til spm 17

13. Hva er ektefellens/samboerens høyeste fullførte utdanning? Sett ett kryss

Grunnskole/ungdomsskole/realskole.....

Videregående yrkesfaglig/yrkes-/handelsskole

Videregående allmennfaglig/gymnas.....

Høyskole/universitet.....

14. Har ektefellen/samboeren førerkort for bil?

Ja Nei

+

15. Hva er ektefellens/samboerens hovedbeskjeftigelse?

Inntektsgivende arbeid.....

Husarbeid i hjemmet.....

Skoleelev, student.....

Militærtjeneste, siviltjeneste....

Alderspensjonist.....

Uføretrygdet og andre pensjonister.....

Arbeidsledig, uten inntektsgivende arbeid.....

Annet.....

→gå til spm 17

16. Hvilken beskrivelse passer best til det yrket han/hun har? Sett ett kryss

Ufaglært arbeider eller i lære.....

Faglært arbeider, formann.....

Underordnet funksjonær i butikk, lager, kontor, mv.....

Fagfunksjonær, f eks saksbehandler, lærer, sykepleier, ingeniør, mv.....

Overordnet stilling i privat eller offentlig virksomhet.....

Gårdbruker, fisker.....

Eier av virksomhet, bedrift.....

Fritt erverv, f eks advokat, lege, tannlege, kunstner, mv.....

Annet yrke.....

17. Omtrent hvor stor var husholdningens samlede bruttoinntekt siste år? Sett ett kryss

Opp til kr 200.000.....

kr 200.000 - 300.000.....

kr 300.000 - 400.000.....

kr 400.000 - 500.000.....

kr 500.000 - 600.000.....

kr 600.000 - 700.000.....

kr 700.000 og høyere.....

18. Eier husholdningen hytte eller fritidsbolig?

Ja Nei



+

Boligforhold og bosted

19. Hva slags hustype bor du i? *Sett ett kryss*

- Enebolig, våningshus.....
- 2-4-mannsbolig.....
- Rekkehus.....
- Frittliggende lavblokk, inntil 4 etasjer.....
- Frittliggende høyblokk, 5 eller flere etasjer.....
- Bygård, sammenbygde store hus o.l.....
- Andre typer.....

20. Hva slags eie- eller leieforhold har du/husholdningen til boligen? *Sett ett kryss*

- Eier boligen selv.....
- Er andelseier i borettslag.....
- Er aksjeeier i boligaksjeselskap.....
- Leier eller disponerer boligen på andre måter..

21. Omtrent når er boligen bygget? *Skriv årstall*

Husets byggeår:

22. Hvor mange rom har boligen? *Skriv antall (ikke regn med kjøkken, bad, gang/entré)*

Antall rom:

23. Hvor mange år har du bodd i denne boligen? *Skriv antall år*

Antall år:

24. Har du ønsker eller konkrete planer om å flytte? *Kryss av*

- Ønsker å flytte.....
- Konkrete planer om å flytte..
- Verken ønsker eller planer... →gå til spm 25

+

25. Hva er den viktigste grunnen til at du har flytteønsker/planer? *Sett bare ett kryss*

- Større bolig.....
- Mindre bolig.....
- Mer moderne bolig.....
- Mer sentralt.....
- Nærmere marka.....
- Mindre trafikkbelastning.....
- Bedre utemuligheter for barn.....
- Nærmere arbeid/skole.....
- Familieforhold.....
- Andre grunner.....

26. Har du bodd andre steder enn i Ski
Kryss av

Ja Nei → gå til spm 28

27. Hvor har du bodd tidligere, og omtrent hvor lenge har du bodd på hvert sted? *Kryss av for tidligere bosted og skriv antall år*

	Bosted	Antall år
Oslo.....	<input type="checkbox"/>	<input type="text"/>
Kommune i Akershus.....	<input type="checkbox"/>	<input type="text"/>
Bergen, Trondheim, Stavanger.....	<input type="checkbox"/>	<input type="text"/>
Annen by.....	<input type="checkbox"/>	<input type="text"/>
Teltsted.....	<input type="checkbox"/>	<input type="text"/>
Spredtbygd strøk.....	<input type="checkbox"/>	<input type="text"/>

28. Har du bodd i andre typer bolig enn det du nå bor i? *Kryss av*

Ja Nei → gå til spm 30

29. Hvor mange år har du bodd i ulike typer boliger? *Skriv antall år*

	Antall år
Enebolig, våningshus.....	<input type="text"/>
2-4-mannsbolig.....	<input type="text"/>
Rekkehus.....	<input type="text"/>
Frittliggende lavblokk, inntil 4 etasjer.....	<input type="text"/>
Frittliggende høyblokk, 5 eller flere etasjer.....	<input type="text"/>
Bygård, sammenbygde store hus, o.l.....	<input type="text"/>
Annen type.....	<input type="text"/>



+

+

30. Under har vi listet opp en del forhold som kan spille en rolle for bostedsvalg. Vi ber deg krysse av for om de spilte eller ikke spilte noen rolle for ditt valg av nåværende bosted/bolig

Forhold knyttet til valg av nåværende bosted	Ja, spilte en rolle	Nei, spilte ingen rolle
Fikk tilgang til bolig gjennom slekt/venner	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bygde hus på foreldres/svigerforeldres tomt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Arvet boligen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hadde ikke andre boligvalg.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Andre alternativer var for dyre	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Flyttet inn hos kjæreste/samboer/ektefelle	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tilfeldigheter gjorde at jeg valgte dette området.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fant akkurat den boligen jeg ville ha i dette området	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Valgte området for å komme nærmere jobben.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Valgte området på grunn av nærhet til familie/venner	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Valgte området fordi det ligger nær sentrum	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Valgte området fordi det ligger nær friområder.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Valgte området fordi det har et godt tilbud av butikker	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Valgte området fordi det har et variert tilbud av både kultur, underholdning og restauranter/kafeer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Valgte området fordi det er/var trygt for barn.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Valgte området fordi det er/var kort avstand til barnehage.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Valgte området fordi det har et godt kollektivtilbud.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Valgte området fordi det er skjermet fra trafikken	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>





Aktiviteter og reiser

31. Vi vil gjerne vite litt om dine aktiviteter, reiser og hvordan du bruker bostedet ditt. Hva slags aktiviteter og gjøremål hadde du i løpet av forrige uke og hvor mange ganger gjorde du dem? Skriv antall ganger du gjorde aktiviteten. Kryss av for uaktuell aktivitet dersom det er noe du ikke gjorde

Aktivitet	Antall ganger siste uke <i>Skriv tall i ruta</i>	Uaktuell aktivitet <i>Sett kryss i ruta</i>
Inntektsgivende arbeid.....	<input type="text"/>	<input type="checkbox"/>
Skole, utdanning.....	<input type="text"/>	<input type="checkbox"/>
Besøke slektninger.....	<input type="text"/>	<input type="checkbox"/>
Møter i organisasjoner mv.....	<input type="text"/>	<input type="checkbox"/>
Kino, teater, konsert, opera.....	<input type="text"/>	<input type="checkbox"/>
Kafé, restaurant.....	<input type="text"/>	<input type="checkbox"/>
Dans, diskotek.....	<input type="text"/>	<input type="checkbox"/>
Besøke venner.....	<input type="text"/>	<input type="checkbox"/>
Innkjøp av dagligvarer.....	<input type="text"/>	<input type="checkbox"/>
Følge barn til barnehage.....	<input type="text"/>	<input type="checkbox"/>
Følge barn til fritidsaktiviteter.....	<input type="text"/>	<input type="checkbox"/>
Kjøpe klær, sko.....	<input type="text"/>	<input type="checkbox"/>
Kjøpe møbler, utstyr til huset.....	<input type="text"/>	<input type="checkbox"/>
Gå tur i skog og mark.....	<input type="text"/>	<input type="checkbox"/>
Annet friluftsliv.....	<input type="text"/>	<input type="checkbox"/>
Besøk hos lege, tannlege mv.....	<input type="text"/>	<input type="checkbox"/>
Besøk på offentlig kontor, bibliotek mv.....	<input type="text"/>	<input type="checkbox"/>
Post, bank.....	<input type="text"/>	<input type="checkbox"/>
Kurs, hobby.....	<input type="text"/>	<input type="checkbox"/>
Trening, sportsaktivitet.....	<input type="text"/>	<input type="checkbox"/>
Tilskuer på sportsstevner o l.....	<input type="text"/>	<input type="checkbox"/>



+

+

32. Hvor gjør du vanligvis disse aktivitetene? Kryss av for riktig område. Dersom det er en aktivitet du vanligvis ikke gjør, kryss av for uaktuell aktivitet

Aktivitet	Ski tettsted (i nær- området)	Andre deler av Ski kommune	Oslo sentrum og indre by (innenfor Kirkeveilingen)	Ytre by (utenfor Kirkeveilingen)	Andre steder	Uaktuell aktivitet
Inntektsgivende arbeid.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Skole, utdanning.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Besøke slektninger.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Møter i organisasjoner mv.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kino, teater, konsert, opera.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kafé, restaurant.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Dans, diskotek.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Besøke venner.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Innkjøp av dagligvarer.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Følge barn til barnehage.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Følge barn til fritidsaktiviteter.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kjøpe klær, sko.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kjøpe møbler, utstyr til huset.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gå tur i skog og mark.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Annet friluftsliv.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Besøk hos lege, tannlege mv.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Besøk på offentlig kontor, bibliotek mv.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Post, bank.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kurs, hobby.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Trening, sportsaktivitet.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tilskuer på sportsstevner o l.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



+

+

33. Hvor gjorde du disse aktivitetene siste gang de foregikk? Kryss av for riktig område. Dersom det er en aktivitet du vanligvis ikke gjør, kryss av for uaktuell aktivitet

Aktivitet	Skiløttested (i nær- området)	Andre deler av Skilø- kommune	Oslo sentrum og Indre by (innenfor Kirkeveiringen)	Ytre by (utenfor Kirkeveiringen)	Andre steder	Uaktuell aktivitet
Inntektsgivende arbeid.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Skole, utdanning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Besøke slektninger	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Møter i organisasjoner mv	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kino, teater, konsert, opera	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kafé, restaurant	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Dans, diskotek	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Besøke venner.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Innkjøp av dagligvarer.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Følge barn til barnehage.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Følge barn til fritidsaktiviteter.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kjøpe klær, sko.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kjøpe møbler, utstyr til huset	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gå tur i skog og mark	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Annet friluftsliv.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Besøk hos lege, tannlege mv	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Besøk på offentlig kontor, bibliotek mv	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Post, bank.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kurs, hobby.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Trening, sportsaktivitet.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tilskuer på sportsstevner o l.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



+

+

34. Hvordan reiste du til de forskjellige aktivitetene siste gangen du gjorde en av dem? Kunne du ha reist på en annen måte? Kryss av for den reisemåten du faktisk brukte (bare ett kryss) og for den eller de reisemåtene du kunne ha brukt (flere kryss er mulig). Dersom aktiviteten er noe du ikke gjør, kryss av for uaktuell aktivitet

Aktivitet	Til fots hele veien/ sykkel	Kollektivt	Taxi	Bil som passasjer	Bil som fører	Motor-sykel/moped	Andre reisemåter	Uaktuell aktivitet
Inntektsgivende arbeid								<input type="checkbox"/>
Faktisk reisemåte. Bare ett kryss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Mulig reisemåte. Flere kryss mulig	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Besøke slektninger								<input type="checkbox"/>
Faktisk reisemåte. Bare ett kryss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Mulig reisemåte. Flere kryss mulig	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Møter i organisasjoner m v								<input type="checkbox"/>
Faktisk reisemåte. Bare ett kryss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Mulig reisemåte. Flere kryss mulig	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Kino, teater, konsert, opera								<input type="checkbox"/>
Faktisk reisemåte. Bare ett kryss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Mulig reisemåte. Flere kryss mulig	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Kafé, restaurant o l								<input type="checkbox"/>
Faktisk reisemåte. Bare ett kryss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Mulig reisemåte. Flere kryss mulig	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Dans, diskotek								<input type="checkbox"/>
Faktisk reisemåte. Bare ett kryss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Mulig reisemåte. Flere kryss mulig	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Besøke venner								<input type="checkbox"/>
Faktisk reisemåte. Bare ett kryss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Mulig reisemåte. Flere kryss mulig	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Innkjøp av dagligvarer								<input type="checkbox"/>
Faktisk reisemåte. Bare ett kryss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Mulig reisemåte. Flere kryss mulig	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Følge barn til barnehage								<input type="checkbox"/>
Faktisk reisemåte. Bare ett kryss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Mulig reisemåte. Flere kryss mulig	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Følge barn til fritidsaktivitet								<input type="checkbox"/>
Faktisk reisemåte. Bare ett kryss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Mulig reisemåte. Flere kryss mulig	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

forts.



+

+

Aktivitet	Til fots hele veien/ sykkel	Kollektivt	Taxi	Bil som passasjer	Bil som fører	Motor-sykkell/ moped	Andre reise-måter	Uaktuell aktivitet
Kjøre klær, sko								<input type="checkbox"/>
Faktisk reisemåte. <i>Bare ett kryss</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Mulig reisemåte. <i>Flere kryss mulig</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Kjøre møbler, utstyr til huset								<input type="checkbox"/>
Faktisk reisemåte. <i>Bare ett kryss</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Mulig reisemåte. <i>Flere kryss mulig</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Gå tur i skog og mark								<input type="checkbox"/>
Faktisk reisemåte. <i>Bare ett kryss</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Mulig reisemåte. <i>Flere kryss mulig</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Annet friluftsliv								<input type="checkbox"/>
Faktisk reisemåte. <i>Bare ett kryss</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Mulig reisemåte. <i>Flere kryss mulig</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Lege, tannlege mv								<input type="checkbox"/>
Faktisk reisemåte. <i>Bare ett kryss</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Mulig reisemåte. <i>Flere kryss mulig</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Besøk på offentlig kontor, bibliotek m v								<input type="checkbox"/>
Faktisk reisemåte. <i>Bare ett kryss</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Mulig reisemåte. <i>Flere kryss mulig</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Post, bank								<input type="checkbox"/>
Faktisk reisemåte. <i>Bare ett kryss</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Mulig reisemåte. <i>Flere kryss mulig</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Kurs, hobby o l								<input type="checkbox"/>
Faktisk reisemåte. <i>Bare ett kryss</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Mulig reisemåte. <i>Flere kryss mulig</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Trening, sportsaktivitet								<input type="checkbox"/>
Faktisk reisemåte. <i>Bare ett kryss</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Mulig reisemåte. <i>Flere kryss mulig</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Tilskuer på sportsstevner o l								<input type="checkbox"/>
Faktisk reisemåte. <i>Bare ett kryss</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Mulig reisemåte. <i>Flere kryss mulig</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	



+ +

Restriksjoner på bilbruk

35. Dersom det ble mulig å bruke bil bare før kl 0600 om morgenen og etter klokken 1700 på hverdager (mandag-fredag), hva slags konsekvenser ville det få for dine aktiviteter?
Flere kryss er mulig

Aktivitet	Ingen konsekvenser, bruker ikke bil til aktiviteten	Aktiviteten vil falle bort, bilbruk er en forutsetning	Kan reise kollektivt i stedet	Kan gå eller sykle i stedet	Aktiviteten kan flyttes til et annet tidspunkt	Aktiviteten kan gjøres nærmere hjemmet	Aktiviteten er uaktuell
Inntektsgivende arbeid.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Skole, utdanning.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Besøke slektninger.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Møter i organisasjoner mv.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kino, teater, konsert, opera.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kafé, restaurant.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Dans, diskotek.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Besøke venner.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Innkjøp av dagligvarer.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Følge barn til barnehage.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Følge barn til fritidsaktiviteter.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kjøpe klær, sko.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kjøpe møbler, utstyr til huset.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gå tur i skog og mark.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Annet friluftsliv.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Besøk hos lege, tannlege mv.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Besøk på offentlig kontor, bibliotek mv.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Post, bank.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kurs, hobby.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Trening, sportsaktivitet.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tilskuer på sportsstevner o.l.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



+ +

Karakteristikk av eget område

36. Under finner du en rekke kjennetegn som kan karakterisere et boligområde. Kryss av for om du mener at kjennetegnene passer svært bra, bra, verken bra eller dårlig, dårlig eller svært dårlig for det området som du bor i

Kjennetegn ved boligområdet	Karakteristikken av boligområdet passer				
	svært bra	bra	verken bra eller dårlig	dårlig	svært dårlig
Kort veg til arbeidsplassen.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sentralt beliggende	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kort veg til marka, friluftsområder.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ren, frisk luft.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Rolig, fredelig.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vakre omgivelser, gater og bebyggelse.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kort veg til butikker	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nær kino, teater, underholdning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nærhet til kafeer og restauranter.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Godt kollektivtilbud til de fleste aktiviteter.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Variert tilbud av butikker	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gode naboforhold, gode sosiale forhold	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gode parkeringsmuligheter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Trygt område, lite kriminalitet.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Trygt for barn å leke ute.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ikke plaget av vegtrafikkstøy	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ikke plaget av lukt/eksos/støv fra trafikk.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bra offentlig service (skole/barnehage/eldreomsorg mv)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



+ +

Den gode by og det gode boligområde

37. Hvis du skulle forestille deg den ideelle by og det gode boligområdet, hvilke elementer eller faktorer ville da være viktig for deg?

Kryss av for hvor viktig eller uviktig du synes de forskjellige faktorene under er

Den gode by har:	Svært viktig	Viktig	Verken viktig eller uviktig	Uviktig	Helt uviktig
Mange parker og grøntområder.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bilfrie sentrumsområder.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vakre omgivelser, gater og bebyggelse.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Variert tilbud av butikker, arbeidsplasser, boliger.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lite «synlig» biltrafikk. Tunneler, ringveier/omkjøringsveier.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lett å komme fram med bil.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Godt kollektivtilbud til de fleste aktiviteter.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gode parkeringsmuligheter.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gode naboforhold, sosial trygghet.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Blanding av boliger og arbeidsplasser.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gode muligheter for å gå og sykle.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bebyggelse med «tradisjon».....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

forts.



+

+

Det gode boligområde har:	Svært viktig	Viktig	Verken viktig eller uviktig	Uviktig	Helt uviktig
Kort veg til arbeidsplassen.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sentralt beliggende	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kort veg til marka, friluftsområder.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ren, frisk luft.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Rolig, fredelig	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vakre omgivelser, gater og bebyggelse.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kort veg til butikker	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nær kino, teater, underholdning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nærhet til kafeer og restauranter.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Godt kollektivtilbud til de fleste aktiviteter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Variert tilbud av butikker	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gode naboforhold, gode sosial forhold	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gode parkeringsmuligheter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Trygt område, lite kriminalitet.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Trygt for barn å leke.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ikke plaget av vegtrafikkstøy	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ikke plaget av lukt/eksos/støv fra trafikk.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bra offentlig service (skole/barnehage/eldreomsorg mv)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Takk for hjelpen!

Husk å sende inn skjemaet i svarkonvolutten til
Norsk Gallup for å delta i trekningen av gavekort

