



**TØI rapport  
298/1995**

# **Småbarnsforeldres reiser i hverdagen**

**En studie av småbarnsforeldres transportmiddelbruk på  
arbeidsreisen i Oslo og Akershus**

**Heidi Kristine Syrdahl Erlandsen**

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 82-7133-947-8

Oslo, august 1995

---

**Tittel:** *Småbarnsforeldres reiser i hverdagen*

**Forfatter:** *Heidi Kristine Syrdahl Erlandsen*

TØI rapport 298/1995

Oslo, august 1995

97 sider

ISBN 82-7133-947-8

ISSN 0802-0175

**Title:** *Weekday Journeys by Parents of Small Children*

**Author:** *Heidi Kristine Syrdahl Erlandsen*

TØI report 298/1995

Oslo, August 1995

97 pages

ISBN 82-7133-947-8

ISSN 0802-0175

**Finansieringskilde:** TØI, hovedfagsoppgave ved Institutt for Sosiologi, Universitetet i Oslo

**Prosjekt:** Q-32 TP generelt

**Prosjektleder:** Marika Kolbenstvedt

**Financed by:** Institute of Transport Economics

**Project:** Q-32 TP in general

**Project manager:** Marika Kolbenstvedt

**Emneord:** Småbarnsforeldre  
Transportmiddelbruk  
Arbeidsreise  
Storby  
Intervjuundersøkelse

**Key words:** Parents of small children  
Use of means of transport  
Journey to work  
Big city  
Interview survey

**Sammendrag:**

Rapporten tar utgangspunkt i materielle, sosiale og tidsmessige forhold i hverdagen som har betydning for småbarnsfamiliens reiser. Analyse av data fra reisevaneundersøkelsen Oslo og Akershus 1990 viser utstrakt bilbruk til arbeid blant småbarnsforeldre sammenliknet med par uten barn. Kollektivtransport benyttes i liten grad. Gange og sykkel er et alternativ ved korte avstander. Flere småbarnsforeldre enn par uten barn har to biler i husstanden. Det er mindre forskjeller i fedres og mødres bilbruk enn blant kvinner og menn uten barn. Å hente/bringe barn er en viktig grunn til å bruke bil til arbeid. Flere kvinner enn menn henter/bringer barn i barnehage i løpet av arbeidsreisen.

**Summary:**

The report is based on the material and social circumstances and timetables of everyday life which affect the journeys of families with small children. Analysis of data from the Oslo and Akershus 1990 travel habit survey reveals extensive use of cars to work among parents of small children compared to childless couples. Little use is made of public transport. Walking and cycling are alternatives over short distances. More parents with small children than couples with no children have two cars per household. There are fewer differences in car use between fathers and mothers than between partners with no children. One important reason for using a car to work is the need to transport children to and from kindergarten in the course of the journey to and from work.

**Language of report:** Norwegian

---

*Rapporten kan bestilles fra:  
Transportøkonomisk institutt, biblioteket,  
Postboks 6110 Etterstad, 0602 Oslo  
Telefon 22 57 38 00 - Telefax 22 57 02 90  
Pris kr 150,-*

---

*The report can be ordered from:  
Institute of Transport Economics, the library,  
PO Box 6110 Etterstad, N-0602 Oslo, Norway  
Telephone +47 22 57 38 00 Telefax +47 22 57 02 90  
Price NOK 150.-*

---

# Forord

Denne rapporten oppsummerer prosjektet «Småbarnsforeldres reiser i hverdagen». Hensikten med arbeidet har vært å øke kunnskapen om denne gruppens reiser og transportmiddelbruk til arbeid og å belyse ulike faktorer på samfunns- og individnivå som danner rammer for familiens reisevirksomhet i hverdagen. Analysene er basert på Reisevaneundersøkelsen for Oslo/Akershus 1990-91.

Prosjektet er støttet av Transportøkonomisk institutt. Rapporten er en bearbeidet utgave av en hovedoppgave ved embetsstudiet i sosiologi (Institutt for sosiologi) ved Universitetet i Oslo.

Rapporten er skrevet av cand sociol Heidi Kristine Syrdahl Erlandsen. Avdelingsleder Marika Kolbenstvedt har vært prosjektleder, mens forskningsleder Randi Hjorthol har gitt veiledning og kommentarer underveis i arbeidet. Amanuensis Arne Mastekaasa har stått for veiledningen fra Universitetets side.

Ingeniør Arne Skogli har bistått forfatteren i arbeidet med datakjøringer, mens forskerne Ronny Klæboe og Jens Krisitian Steen Jacobsen har bidratt med faglige råd og innspill til rapportutkastet. Avdelingssekretær Kari Tangen har hatt ansvaret for tekstbehandling og utforming. Omslaget er ved tegner Jack van Domburg.

Oslo, august 1995  
TRANSPORTØKONOMISK INSTITUTT

*Knut Østmoe*  
instituttssjef

*Randi Hjorthol*  
forskningsleder



# Innhold

## SAMMENDRAG

## SUMMARY

1. INNLEDNING .....	1
1.1 Bakgrunn.....	1
1.2 Spørsmålsstillinger.....	2
1.3 Datamateriale og studieområde.....	2
1.4 Rapportens oppbygging.....	3
2. Å REISE – EN HANDLING I HVERDAGEN .....	5
2.1 Reisene er med på å knytte hverdagslivets aktiviteter sammen.....	6
2.1.1 Hverdagslivets rutiner reproducerer individ og samfunn og fastsetter tidsbruken.....	6
2.1.2 Tid i arbeidsliv og familieliv – et viktig rammevilkår for hverdagslivets aktiviteter og reiser.....	7
2.1.3 Å reise – en avledet handling knyttet til dagliglivets aktiviteter .....	10
2.2 Mange forhold former hverdagens reiser.....	13
2.2.1 Byens materielle rom danner ramme for reisene .....	15
2.2.2 Storbyens sosiale struktur legger premisser for reisene .....	19
2.2.3 Vaner, kulturelle og symbolske faktorer påvirker hvor og hvordan vi reiser .....	20
2.2.4 Individuelle kjennetegn og ressurser .....	21
2.2.5 Livsfase er avgjørende for aktivitetsnivå og reisebehov .....	22
2.2.6 Kvinner og menn har ulik tilgang til transportressurser og forskjellige reisevaner .....	23
2.3 Oppsummering.....	24
3. FAMILIENS TRANSPORTHVERDAG .....	26
3.1 Familiens transporthistorie.....	26
3.1.1 Begrenset transportbehov for 50-tallets kjernefamilie .....	26
3.1.2 Økt yrkesdeltagelse blant kvinner og lengre arbeidsreiser for menn.....	28
3.1.3 80- og 90-årenes to-bilhushold.....	29
3.2 Vår oppfatning av begrepet «familie» .....	30
3.2.1 Familien består av aktører med ulike interesser .....	30
3.2.2 Familien som sysselsettingssystem.....	30
3.3 Barnefamiliene befinner seg i en «livsfaseklemme».....	33
3.3.1 Mødrenes inntog i yrkeslivet har skapt behov for en reorganisering av omsorgsarbeidet i familien .....	33
3.3.2 Den offentlige barneomsorgen er kommet på etterskudd.....	35
3.3.3 Fleksible arbeidstidsordninger og åpningstider, en nødvendighet for dobbeltarbeidende småbarnsforeldre.....	37
3.3.4 Økonomi som ramme for småbarnsfamiliens tidsbruk.....	39
3.4 Oppsummering.....	40
3.5 Hypoteser om småbarnsforeldres transportmiddelbruk .....	42

4. DATAMATERIALE OG METODE.....	43
4.1 Reisevaneundersøkelsen Oslo og Akershus 1990 .....	43
4.1.1 Utvalg for analyse .....	43
4.1.2 Reisevaneundersøkelsens sterke og svake sider.....	44
4.1.3 Noen hovedvariable som er benyttet i analysen.....	46
4.1.4 Analysemetoder.....	48
4.2 Annet datamateriale .....	49
5. SMÅBARNSFORELDRES TRANSPORTMIDDELBRUK PÅ ARBEIDSREISER I OSLO/AKERSHUS.....	50
5.1 Analysemodell .....	51
5.2 Kjønn, omsorgsansvar og transportmiddelvalg .....	53
5.2.1 Småbarnsforeldre har en høyere bilbruk enn kvinner og menn uten barn .....	54
5.1.2 Flere kvinner med små barn er bilførere på arbeidsreisen enn kvinner uten barn .....	55
5.3 Bosted og transportmiddelvalg .....	56
5.3.1 Småbarnsforeldre som bor i områder med et godt kollektivt transporttilbud benytter ikke tilbudet.....	59
5.3.2 Manglende tilgjengelighet og fleksibilitet er barrierer for småbarnsfamiliers kollektivbruk.....	60
5.4 Reiselengde og transportmiddelvalg.....	61
5.4.1 Har småbarnsmødre kortere arbeidsreise, og bruker de kortere tid på reisen enn småbarnsfedre? .....	62
5.4.2 Selv på korte reiser kjører over halvparten av småbarnsforeldre bil.....	64
5.5 Gjøre mål og transportmiddelbruk på arbeidsreisen.....	64
5.5.1 Bilen brukes når småbarnsforeldre har ærend på arbeidsreisen .....	65
5.5.2 Kvinner med barn under 7 år reiser mest .....	66
5.5.3 Kvinnen har hovedansvaret for å hente og bringe barna til dagmamma eller barnehage .....	66
5.5.4 Flere menn enn kvinner bruker bil når de skal følge barn til barnehage.....	67
5.6 Biltilgang og transportmiddelvalg .....	68
5.6.1 Flere småbarnsforeldre enn par uten barn har to biler i husstanden.....	69
5.6.2 Småbarnsmødre har bedre tilgang til bil enn andre kvinner.....	70
5.6.3 Antall biler i familien og transportmiddelvalg .....	71
5.7 Oppsummering .....	72
6. MULTIVARIAT ANALYSE AV SMÅBARNSFORELDRES BILBRUK.....	74
6.1 Bosted har forskjellig betydning for kvinners og menns bilbruk .....	75
6.2 Reiselengde, biltilgang og ærend påvirker småbarnsforeldres bilbruk.....	78
6.3 Oppsummering .....	80
7. SLUTTORD .....	82
7.1 Bilen er småbarnsforeldres transportmiddel nummer én .....	82
7.2 Tiltak for å bedre småbarnsfamiliens transporthverdag .....	84
7.2.2 Trafikksikre områder for gående og syklene.....	86
7.2.3 Fleksibilitet i omsorgs- og andre serviceinstitusjoner .....	86
7.2.4 Ny teknologi åpner for arbeid i hjemmet .....	86
7.2.5 Tiltak i familien.....	87
7.3 Forslag til videre arbeid.....	87
REFERANSER .....	89
VEDLEGG: TABELLER.....	95

## Sammendrag:

# Småbarnsforeldres reiser i hverdagen

Småbarnsforeldres reisemiddelbruk til arbeid, og spesielt hvilken rolle bilen har for yrkesaktive foreldre til barn i førskolealder, er temaet for denne rapporten. Rapporten tar utgangspunkt i yrkesaktive småbarnsforeldres tidsbrukskonflikter i familieliv og arbeidsliv. Bruk av bil framfor andre reisemåter blir blant annet betraktet som et utslag av tidspress i hverdagen, forårsaket av et høyt aktivitetsnivå som foregår på ulike arenaer med forskjellige lokaliseringer og tidsbruksmønstre. For småbarnsforeldre blir bilen et redskap som benyttes til å forsøke å binde sammen eller tilpasse de ulike forventningene fra familie, arbeidsplass og samfunnet for øvrig.

For å forstå bakgrunnen for at småbarnsforeldre reiser slik de gjør i hverdagen, er det nødvendig å ha kunnskap om hvilke strukturelle, sosiale og individuelle faktorer som danner ramme for reisens utforming og om tidens rolle i hverdagslivet. Lange avstander mellom bolig, barnehage, arbeid, serviceinstitusjoner, familie og venner, fastsatte åpningstider og arbeidstidsordninger samt egne ressurser og begrensninger er eksempler på faktorer som påvirker den enkeltes reisevaner. I denne rapporten beskrives hverdagen til yrkesaktive småbarnsforeldre med utgangspunkt i begrepet «livsfaseklemma», der konflikter mellom ulike forventninger fra familie, arbeidsliv og andre institusjoner er med på å skape et hverdagsliv preget av tidspress.

Selv om småbarnsforeldre er blant dem som foretar flest reiser i hverdagen, vet vi lite om denne gruppens reiser og transportmiddelbruk spesielt. Dersom en ønsker å utvikle tiltak som kan begrense yrkesaktive småbarnsforeldres tidspress og reisebehov, er det derfor nødvendig å innhente kunnskap om denne gruppens reiser og hverdagsliv. Vi har valgt å studere arbeidsreisene, fordi disse reisene legger føringer på småbarnsfamiliens tidsbruk i hverdagen.

Rapporten tar opp følgende spørsmål:

- Hvordan reiser småbarnsforeldre til arbeid, og hvilke faktorer er det som påvirker småbarnsforeldres bilbruk på arbeidsreisen?
- Hvor mye bruker småbarnsforeldre bilen i forhold til personer i parforhold uten barn?
- Er det forskjeller i mødres og fedres transportmiddelbruk til arbeid?
- Hvor mye betyr det å ha små barn for bilbruk på arbeidsreisen i forhold til faktorer som bosted, reiselengde, biltilgang, ærend og utdanning?

Spørsmålene over har vi forsøkt å svare på gjennom en analyse av data fra Reisevaneundersøkelsen for Oslo og Akershus 1990-91, som er en undersøkelse basert på telefonintervju av et tilfeldig utvalg på ca 3000 personer. Fra datamaterialet har vi så trukket ut yrkesaktive personer i alderen 18–55 år som lever i parforhold med eller uten barn og som har foretatt reiser på en hverdag. Med utgangspunkt i dette materialet sammenlikner vi transportmiddelbruken på arbeidsreiser til småbarnsforeldre og personer i parforhold uten barn.

Analysen viser at småbarnsforeldre i større grad enn personer i parforhold uten barn, benytter seg av bilen når de skal på arbeid. En viktig årsak til dette er at foreldre ofte må gjennomføre ærend i løpet av arbeidsreisen. Spredt lokalisering av aktiviteter, lange arbeidsreiser og tidspress forsterker behovet for bilbruk. Henting og bringing av barn i barnehage, som kanskje ligger i en annen retning enn arbeidet og ikke i nærheten av boligen, gjør det vanskelig å benytte kollektive transportmidler til jobb. Selv ikke i sentrumsområdene kjører småbarnsforeldre kollektivt til arbeid. Derimot er det en del foreldre som går eller sykler i disse områdene. Lokalisering av bolig betyr mindre for småbarnsforeldres bilbruk på arbeidsreisen enn for par uten barn, når vi kontrollerer for reiselengde, antall biler i husstanden, kjønn, ærend og utdanning. Dette kan tyde på at kvaliteten på det lokale kollektive transporttilbudet betyr mer for par uten barn enn for småbarnsforeldres transportmiddelbruk.

Antall biler i husholdet er en annen viktig faktor som påvirker småbarnsforeldres bilbruk på arbeidsreisen. Det er flere som har to biler i husholdet blant småbarnsforeldre enn blant personer som ikke har barn innenfor samme inntektsgruppe. Dette tyder på at småbarnsforeldre i større grad enn par uten barn prioriterer å anskaffe en bil til i familien. Er begge yrkesaktive, kan det å ha to biler i familien gjøre foreldrene mer uavhengige av hverandre og mer fleksible i møte med krav fra arbeidsliv og familie.

Vi finner ingen vesentlige forskjeller i transportmiddelbruken mellom mødre og fedre. Samtidig er det flere menn enn kvinner uten barn som kjører bil til arbeidet. Kjønn har betydning for bilbruk blant par uten barn, men ikke for småbarnsforeldre. Det er også flere småbarnsmødre enn kvinner uten barn som har tilgang til bil på formiddagen eller hele dagen. Vi finner ingen forskjeller mellom mennene innenfor de to familietyper, mens det å ha omsorg for små barn ser ut til å ha betydning for kvinners biltilgang og bruk av bil på arbeidsreisen.

Det er flest kvinner som henter og bringer barna til barnehage eller dagmamma. Mødrene benytter i mindre grad bil til dette ærendet enn fedrene. Om dette for eksempel skyldes lengre arbeidsreiser blant fedre eller en mer ensidig transportmiddelbruk innenfor denne gruppen i forhold til mødre, kan vi ikke gi svar på her.

Det å ha omsorg for barn i førskolealder har i utgangspunktet betydning for kvinners og menns bruk av bil på arbeidsreisen, men når vi kontrollerer for bosted, reiselengde, antall biler i husholdet, ærend og utdanning, mister



omsorgsansvaret mye av sin betydning. Med utgangspunkt i vår analyse finner vi få forskjeller mellom småbarnsforeldre og par uten barn når det gjelder hvilke faktorer som spiller inn på bilbruk på arbeidsreisen. Mens bosted og kjønn betyr noe mer for par uten barn, er det lengden på arbeidsreisen og gjennomføring av ærend som har størst betydning for småbarnsforeldres bilbruk. Småbarnsforeldre benytter ikke nødvendigvis andre transportmidler til arbeid enn par uten barn, når de ikke gjennomfører ærend i forbindelse med omsorgen for barna. Dette betyr at det er faktorer innenfor yrkesaktive småbarnsforeldres hverdagssituasjon, med høyt tidspress, mange gjøremål og ærend over lange avstander, som først og fremst ligger bak småbarnsforeldres høye bilbruk i hverdagen.

Økt kunnskap om foreldrenes forhandlinger om reisemiddelfordeling og transportorganisering i hverdagen er nødvendig for bedre å kunne forstå hvilke faktorer som ligger bak småbarnsforeldres transportmiddelbruk og reisevaner. De store reisevaneundersøkelsene gir generell informasjon, men egner seg mindre for studie av spesielle grupper som for eksempel småbarnsfamilier. Alternative metoder og egne reisevaneundersøkelser bør derfor videreutvikles i studiet av familien.

Småbarnsfamiliens «livsfaseklemme» og høye bilbruk innebærer både et velferdsmessig og et miljømessig problem for familien selv og for samfunnet for øvrig. Samlokalisering av arbeidsplasser, boliger, omsorgsinstitusjoner og service, mer fleksibilitet i arbeidslivet og utvidelse av institusjoners åpningstider er, sammen med en bevisst transportorganisering og arbeidsfordeling innenfor familien, forslag til tiltak som kan begrense småbarnsfamiliens tidspress og bilbruk i hverdagen.



**Summary:**

# **Weekday Journeys by Parents of Small Children**

The subject of the report is the use of means of transport to work by parents of small children, and in particular the importance of the car to working parents of children of pre-school age. The report takes as its point of departure the problems with tight schedules experienced by working parents of small children in their domestic and working lives. The choice of cars in preference to other means of transport is regarded among other things as an outcome of pressure of time during the working week, owing to high levels of activity in different areas, at different locations and with different patterns of time spent. For parents of small children, a car is a tool used in an attempt to combine or adapt to the conflicting expectations of families, employers, and society in general.

To understand the underlying reasons why parents of small children travel as they do during the working week, one needs to know the structural, social and individual factors surrounding the planning of the journey, and the part played by time in everyday life. Long distances between homes, jobs, kindergartens, jobs, service institutions, relatives and friends, set opening hours and working hours, and people's own resources and limitations are examples of factors which influence individual journey habits. The report describes the daily lives of working parents of small children in the light of the concept of the "lifecycle squeeze", in which the conflicting expectations of families, employers and other institutions add up to daily routines marked by pressure of time.

Although parents of small children are among those who make the most frequent journeys on working days, we know little about this group's journeys or especially about its use of means of transport. Before developing measures intended to reduce the pressure of time and need to travel of working parents of small children, one needs information about the group's journeys and everyday life. We chose to study journeys to work, because they set limits to how families with small children can spend their time on working days.

The report takes up the following questions:

- How do parents of small children travel to work, and what factors influence their use of cars to work?
- How much do parents of small children travel by car compared to couples with no children?
- Have parents of small children a public transport alternative for their journeys to work?

- Are there differences between mothers and fathers in their uses of means of transport to work?
- How much does having small children affect the use of cars to work compared to such other factors as places of residence, journey lengths, access to a car, other errands, and education?

We have attempted to answer the above questions by analysing data from the travel habit survey for Oslo and Akershus 1990-91, which was a survey based on telephone interviews of a random selection of about 3,000 people. From the data, we have selected persons in employment, aged from 18 to 55, living in partnerships with or without children, and who had travelled on a weekday. On the basis of that material, we compare the use of means of transport to work of parents with small children and couples with no children.

The analysis shows that parents of small children make more use of cars to work than couples with no children. One important reason is that parents often have other errands on their journeys to and from work. Widely dispersed activities, long journeys to work and pressure of time increase the need to use a car. The need to transport children to and from a kindergarten which may lie in a different direction from work and a long way from home makes it difficult to use public transport to work. Even in town centres, parents of small children do not take public transport to work, but in such areas some parents do walk or cycle. Where their dwellings are located has less effect on the use of cars to work by parents of small children than on driving by couples without children, when we take distances, numbers of cars per household, sex, errands, and education into account. This may suggest that the quality of local public transport services has a greater effect on the use of means of transport by childless couples than on the journeys of parents of small children.

The number of cars per household is another important factor affecting the use of cars to work by parents of small children. In the same income group, more parents of small children than childless persons have two cars per household, suggesting that parents give higher priority than childless couples to obtaining a second car. If both parents are in employment, having two cars can make them more independent of each other and more flexible in meeting working life and family expectations.

We find no significant differences between mothers and fathers in their uses of means of transport. Among those without children, on the other hand, more men than women drive to work. Sex affects car use by couples without children but not by parents of small children, when we take the other variables in the model into account. More mothers of small children than childless women also have access to a car in the morning or all day. We find no differences between the men in the two types of family. Caring for small children appears to affect women's access to cars and use of cars to work.

More women than men take their children to kindergartens and day care and home again. Mothers use cars for this purpose less than fathers do. Whether this is because of longer journeys to work for fathers, for instance, or because of a more one-sided use of means of transport in that group compared to mothers, is a question we can not answer here.

In principle, being responsible for pre-school children affects the use of cars to work by women and men, but when we take places of residence, distances, numbers of cars per household, errands and education into account, this caring responsibility loses much of its significance. Applying our model, we find few differences between parents of small children and childless couples with regard to which factors influence their uses of cars to work. While place of residence and sex mean a little more to couples without children, the distance to work and the need to carry out other errands are the most important factors affecting the use of cars by parents of small children. Parents of small children do not necessarily use other means of transport to work than couples without children, unless they are carrying out errands relating to caring for their children. This means that the principal factors underlying working parents' frequent car use on working days are to be found in their everyday circumstances, with tight schedules, many activities, and errands over long distances.

In order to achieve a clearer understanding of the factors underlying the use of means of transport and the travel habits of parents of small children, we need to know more about their discussions of how to share means of transport and how to organize their journeys. The major surveys of travel habits convey general information, but lend themselves less well to studies of particular groups like parents of small children. For studies of families we need to develop alternative methods and conduct special travel habit surveys.

The «lifecycle squeeze» and high car use of families with small children are a welfare problem and an environmental problem for the families themselves and for society in general. The location in the same neighbourhoods of workplaces, dwellings, caring institutions and services, greater flexibility in working life, and longer opening hours at institutions, together with deliberate organization of transport and division of labour within families, are measures we would propose to lessen the pressure of time on families with small children and their use of cars on working days.



# 1. Innledning

Siktemålet med denne rapporten er å komme frem til økt kunnskap om småbarnsfamiliens transportmiddelbruk i hverdagen. Vi ønsker å kartlegge hvordan småbarnsforeldre reiser til arbeid i byområder og finne frem til noen faktorer som påvirker deres bruk av reisemiddel. Sentralt i rapporten står spørsmålet om hvilken betydning det å ha omsorg for små barn har for bilbruk på reisen til arbeid.

## 1.1 Bakgrunn

Reiseevne eller «mobilitet» er i dagens samfunn av stor betydning for den enkeltes velferd. Disponibel tid og tilgang til transport er avgjørende for hvilket aktivitetsnivå en kan ha og delvis for kvaliteten på aktivitetene. Yrkesaktive småbarnsforeldre er kjent for «å sitte i livsfaseklemma»<sup>1</sup> mellom ulike typer oppgaver, innenfor et stramt aktivitetsprogram, som strekker seg over lange geografiske avstander. Denne situasjonen stiller store krav til foreldrenes transportorganisering i hverdagen. Konfliktene mellom tidsbruk i familieliv og arbeidsliv kommer tydelig frem hos småbarnsfamilier, noe som gjør familier bestående av yrkesaktive foreldre med barn i førskolealder til en interessant gruppe for studier av transportmiddelbruk.

Barnefamiliens transportbehov og bilavhengighet blir ofte trukket frem som argumenter mot høyere bilavgifter og generelle begrensninger på bilbruk (Bakke 1992). Kunnskap om denne gruppens reisevaner er imidlertid mangelfull. Større undersøkelser på husholds- og individnivå har omtalt småbarnsfamilien som en av flere familietyper, men det er forsket lite på reisevanene til denne gruppen spesielt<sup>2</sup>.

Bak ønsket om å studere reisevanene til kvinner og menn med små barn i storbyen, ligger en erkjennelse av konflikten mellom bilbrukens negative innvirkning på helse, miljø og ressurser i byområder og menneskets avhengighet av motorisert ferdsel. For å finne ut hvordan småbarnsfamiliens transportbehov og bilbruk kan begrenses, må vi først finne frem til hvorfor reisene oppstår, og hvilke faktorer som påvirker reisens utforming, deriblant transportmiddelbruken. Vi mener at økt kunnskap om barnefamiliens reisevaner kan være med på å danne grunnlag for en areal- og transportplanlegging og en familiepolitikk som kan bidra til å begrense barnefamiliens bilavhengighet og travle hverdag, foruten å være med på å fremme en forsvarlig samfunnsøkonomisk ressursbruk og et bedre miljø.

---

<sup>1</sup> «Livsfaseklemma», se avsnitt 3.3.

<sup>2</sup> Verken bibliotek ved Det samfunnsvitenskapelig fakultet i Oslo eller Transportøkonomisk institutt har maktet å oppspore selvstendige arbeider i Norge eller i utlandet som omhandler småbarnsfamiliens reisevaner.

## 1.2 Spørsmålsstillinger

To spørsmål står sentralt i analysen:

1. Hva slags hovedtransportmiddel benytter kvinner og menn med yngste barn under skolealder til arbeid?
2. Hvilke faktorer har betydning for småbarnsforeldres bilbruk på reisen til arbeid?

Når det gjelder spørsmålet om hvordan småbarnsforeldre reiser, er vi spesielt opptatt av hvilken rolle bilen har for denne gruppen. Vi ønsker å få svar på om det er flere par med små barn reiser med bil til arbeid enn personer i parforhold uten barn. Vi vil også undersøke om yrkesaktive småbarnsmødre har en annen transportmiddelbruk enn småbarnsfedre, eller om ansvaret for barna gir mødre flere «rettigheter til bilbruk», som kvinner uten barn ikke har.

Vi spør om det er slik at småbarnsforeldre som bor i områder med et relativt godt kollektivtilbud benytter seg av tilbudet, for å få svar på om dagens kollektive transporttilbud er et reelt alternativ til bilbruk for yrkesaktive småbarnsforeldre i byområder.

Vi ønsker å finne ut hvilken betydning det å ha omsorg for barn under skolealder har for bilbruk på arbeidsreisen, sett i forhold til andre faktorer som bosted, arbeidsreisens lengde, gjøremål på reisen, biltilgang, kjønn, og sosioøkonomisk status<sup>3</sup>.

Analysen gir kun et bilde av småbarnsforeldres transportsituasjon på et bestemt tidspunkt. Den fanger ikke direkte opp for eksempel flyttehistorie, begrunnelse og tidspunkt for bilanskaffelse og som ligger forut for reiselengder og biltilgang, som igjen har betydning for småbarnsforeldres transportmiddelbruk.

## 1.3 Datamateriale og studieområde

Analysen omfatter persondata fra Reisevaneundersøkelsen (RVU) for Oslo og Akershus 1990/91 (TØI), en spørreundersøkelse basert på telefonintervju. Vi ser på arbeidsreisen til heltids eller deltids yrkesaktive i alderen 18–55 år, som enten er gift eller samboende. Reisene er foretatt mellom mandag morgen og fredag kveld, dvs hverdagsreiser (se kapittel 4 og 5).

Vi har valgt Oslo og Akershus som vårt studieområde, blant annet fordi dette området i større grad enn andre norske byer innehar kjennetegn ved en storby (Hjorthol og Vibe 1993). Vi er opptatt av dette området fordi vi bor her og derfor kjenner området godt. Samtidig har Oslo-regionen en relativ god kollektiv-

---

<sup>3</sup> Grad av yrkesaktivitet er ikke trukket inn i den avsluttende analysen blant annet fordi vi i vårt materiale ikke finner signifikante forskjeller i transportmiddelbruk mellom heltids- og deltidsarbeidende mødre (se avsnitt 4.1.3).



dekning<sup>4</sup>, slik at vi får muligheten til å undersøke om kollektive transportmidler er et alternativ til bilbruk for foreldre med barn under 7 år. Vi får også muligheten til å analysere transportmiddelbruk innenfor delområder med forskjellig karakter.

Selv om andelen barnefamilier med to voksne er noe lavere i Oslo-regionen sammenliknet med andre norske byer, er det her vi finner de fleste familier der både mor og far er yrkesaktive. Oslo og Akershus har den høyeste andelen av middels- og høyere funksjonærer, samtidig som arbeidsreisene er lengre i dette området enn i andre norske byer<sup>5</sup>. Oslo-regionen har blitt benyttet som studieområde i flere tidligere arbeider om befolkningens reiser og transportmiddelbruk.

## 1.4 Rapportens oppbygging

Rapporten er delt inn i to teorideler og to analysedeler. Av mangel på tidligere arbeider om emnet, er det nødvendig å behandle småbarnsfamiliens transportmiddelbruk innenfor en større teoretisk sammenheng. Kapittel 2 og 3 utgjør en viktig begrepsramme for å forstå bakgrunnen for småbarnsforeldres reiser og transportmiddelbruk i hverdagen.

Vi starter kapittel 2 med å redegjøre for hvordan det å reise bidrar til å knytte hverdagslivets aktiviteter sammen og redusere konfliktene mellom ulike tidsbruksmønstre. Deretter går vi igjennom ulike faktorer som er med på å forme reisene. Utgangspunktet for gjennomgangen er en betraktning om at reisene foregår innenfor tre dimensjoner ved hverdagslivet; tid, rom og sosial organisasjon – her tidsbruk, materielle strukturer og forventninger fra sosiale institusjoner som familie, arbeidsplass, omsorgsinstitusjoner osv. Samtidig har den enkelte sine aktivitets- og transportressurser, som sammen med de andre faktorene former reisene våre.

I kapittel 3 går vi nærmere inn på *familien* som institusjon og forsøker å gi et bilde av forhold på samfunnsnivå og innenfor familien som har betydning for hverdagsliv og reiser i familier med småbarn der både mor og far er yrkesaktive. Reorganisering av barneomsorgen og arbeidsdeling, tidskoordinerings og utenfor familien samt presset økonomi er noen stikkord for denne delen. Vi vil historisk beskrive endringer i familien og samfunnet som har bidratt til å forandre familiens reiser i hverdagen. I slutten av kapitlet oppsummerer vi småbarnsfamiliens situasjon med begrepet «livsfaseklemme» og legger frem hypoteser om småbarnsforeldres transportmiddelbruk på reiser til arbeid på bakgrunn av det vi har gjort rede for i de to teorikapitlene.

---

<sup>4</sup> Oslo-regionen har en relativ god kollektivdekning sammenliknet med resten av landet. Mens for eksempel 72 prosent i dette området har et svært godt eller godt kollektivtilbud, har 62 prosent i de tre nest største byene dette (Vibe 1991a). (Godt tilbud: 20–49 avganger pr dag og under 1 km til holdeplass, eller 20–49 avganger pr dag og 1–1,5 km til holdeplass.)

<sup>5</sup>40 prosent av yrkesaktive i Osloregionen har en fast arbeidsreise på minst 10 km. Fra byens ytterkant til sentrum er det over 20 km, mot 5 km for en vanlig norsk by (Vibe 1991a).

I kapittel 4 ser vi nærmere på datamaterialet og metodene vi har benyttet i analysen. Vi diskuterer ulike sider ved reisevaneundersøkelsen vi har brukt og går gjennom sentrale variabler i analysen.

I kapittel 5 beskriver vi småbarnsforeldres transportmiddelbruk på arbeidsreisen med utgangspunkt i spørsmålsstillingene foran. Vi undersøker om kjønn, bosted, reiselengde, biltilgang og ærend har betydning for transportmiddelbruk og sammenlikner småbarnsforeldres bruk av reisemidler med personer i parforhold uten barn.

Mens vi i kapittel 5 ser på hver forklaringsfaktor for seg, vil vi i kapittel 6 foreta en multivariat analyse hvor vi undersøker hvilke faktorer som har størst betydning for småbarnforeldres bruk av bil til arbeidet, når vi kontrollerer for de andre variablene i modellen.

I kapittel 7 oppsummerer vi resultatene fra analysen av småbarnsforeldres reisevaner og legger frem tanker om videre arbeid. Til slutt peker vi på noen virkemidler som kan begrense småbarnsfamiliens bilbruk og travle transporthverdag.

## 2. Å reise – en handling i hverdagen

For å forstå bakgrunnen for småbarnsforeldres transportmiddelvalg på reiser til arbeid, er det nødvendig å sette seg inn i hvordan reiser oppstår. Vi må forstå hvilke faktorer som genererer reiser, dvs hvilke forhold som skaper et behov for å reise, og hvilke elementer som bidrar til å forme reisen.

Vi har ikke funnet noen selvstendige teoretiske arbeider om småbarnsfamiliens reiser i hverdagen. Det eksisterer heller ikke en etablert «bindestrek-sosiologi» med navnet reise-sosiologi eller transport-sosiologi. Arbeidet med å utvikle en sosiologisk innfallsvinkel i studiet av reiser er imidlertid under utvikling. De fleste studier av reisevaner har et empirisk fundament, der kartlegging av omfanget av aktiviteter og transportmiddelbruk står sentralt<sup>6</sup>.

Av mangel på en egen sosiologisk transport-teori, må vi forsøke å bygge opp en teoretisk plattform til bruk i studiet av småbarnsfamiliens reisevaner<sup>7</sup> i byområder. Utgangspunktene kan være mange; fra familieteori, planleggingsteorier, kultur- og bysosiologi, forbruksteori via systemteorier og handlingsteori til geografiske begreper om tid og rom etc. I denne rapporten har vi valgt å ta utgangspunkt i tre dimensjoner ved hverdagslivet; tid, rom og sosial organisasjon, for å beskrive den konteksten eller rammen som skaper og opprettholder småbarnsforeldres reisevaner. Vi har også benyttet familieteori for å få en bedre forståelse av forhold i småbarnsfamiliens hverdag som påvirker reisevanene.

I studiet av reisevaner er det nødvendig å operere på mikro-, meso- og makronivå. Reisene til et familiemedlem kan ha sammenheng med rammevilkår både innenfor familien, nærmiljøet, på arbeidsplassen og i storsamfunnet. I dette kapitlet vil vi forsøke å identifisere noen av de faktorene som legger premisser for familiemedlemmenes behov for å reise, reiseomfang og transportmiddelvalg.

I avsnitt 2.1 ser vi på begrepet hverdagsliv som ramme for våre aktiviteter og reiser. Deretter studerer vi tiden som dimensjon ved reisen og i hverdagslivet, før vi kommer inn på hvordan reisen oppstår, og hvilke kjennetegn den består av. Romlige og sosiale forhold gjennomgås i avsnitt 2.2.

---

<sup>6</sup> Innenfor transportøkonomien baserer en seg på nyttemaksimeringsteori når det gjelder transportmiddelvalg. Kostnader og tidsbruk er hovedvariabler i disse analysene.

<sup>7</sup>Reisevaner, se avsnitt 2.1.3.

## **2.1 Reisene er med på å knytte hverdagslivets aktiviteter sammen**

Hverdagslivet, og aktivitetene det består av, danner utgangspunkt for transportbehov og reiser. Reisen til arbeid utgjør en forbindelseslinje mellom hjem og arbeidsplass – arenaer hvor mesteparten av hverdagslivets aktiviteter utspiller seg for yrkesaktive foreldre. Samtidig trekker rutineene i hverdagen opp et mønster for hvordan tiden bør benyttes. Det kan oppstå konflikter mellom tidsbruken i hjem og arbeidsliv, der reisen og transportmiddelvalget kan tjene som et «redskap», hvor man forsøker å binde sammen de to sfærene og dempe konfliktene mellom dem ved å minimere tidsbruken på reisen.

### **2.1.1 Hverdagslivets rutiner reproducerer individ og samfunn og fastsetter tidsbruken**

Hverdagslivets handlinger karakteriseres av at de er mekaniske, ofte automatiske, og gjentas hver dag, samt at de er bestemmende for den daglige tidsorganiseringen (Lefebvre 1971). Vi går på arbeid, gjør innkjøp og foretar huslige sysler. Disse obligatoriske eller valgfrie aktivitetene henger sammen med hverandre og danner aktivitetsmønstre. «Hvilke aktiviteter vi velger å utføre bestemmes dels av hvor de finnes, dels av individers preferanser og ressurser og dels av tilgang til transport» (Solheim 1985:15).

Hverdagslivets innhold beskrives av Agnes Heller (1984) som den totalitet av handlinger individet utfører for å reproducere seg selv, som igjen skaper muligheter for den samfunnsmessige reproduksjon. I hverdagslivet reproducerer individet seg selv og samtidig reproducerer det samfunnet. Reproduksjonen omfatter både opprettholdelsen og fornyelsen av det biologiske og sosiale liv, fra dag til dag og gjennom generasjoner. Barne- og eldreomsorg, matlaging og besøk på helsestasjonen er eksempler på aktiviteter innenfor reproduksjonen. Selv om ikke alle hverdagslivets handlinger foregår i privatsfæren, er det individet som er hovedaktør, som koordinerer hverdagslivets heterogene aktiviteter og som står for kontinuiteten i livet (Cronberg 1986). Samtidig må individet samordne sine handlinger med behov og grenser som familien og samfunnet representerer, og ta i betraktning hvilke effekter individets handlinger har på omgivelsene (Jones m fl 1980).

Simonsen (1993) henviser til Giddens begrep om rutiniseringen av hverdagen, hvor flestparten av våre daglige aktiviteter får en vanemessig «tatt for gitt» karakter. Rutineene i hverdagslivet determineres i stor grad av samfunnets institusjoner og har samtidig betydning for reproduksjonen eller opprettholdelsen av institusjonene. Både Cronberg (1986) og Simonsen (1993) beskriver denne dialektikken, eller det tosidige samspillet, mellom individ og samfunn i sin analyse av hverdagslivet. Samtidig understreker de at forståelsen av hverdagslivets rutiner også blir et spørsmål om forståelsen av tidsbegrepet og tidens organisering.

### 2.1.2 Tid i arbeidsliv og familieliv – et viktig rammevilkår for hverdagslivets aktiviteter og reiser

Emile Durkheim understreker i *Les formes élémentaires de la vie religieuse* tids- og rombegrepenes sosiale opprinnelse. Han viser hvordan menneskene innenfor en og samme sivilisasjon har en kollektiv forestilling om hvordan tiden og rommet deles opp og er organisert (Durkheim 1978). Tiden er et kulturtrekk som både ordner fellesskapets virksomhet og som former vår måte å erfare og oppfatte virkeligheten på. Samfunnet forutsetter at vi har en tilnærmet felles oppfatning av tidsbegrepet (Cristensen 1988).

#### Familietid og industriell tid i konflikt

Individenes og familiens tid i hverdagen og tid gjennom livet, består av en kamp mellom ulike tidsbegreper; mellom industriell tid og familietid, eller mer generelt, mellom lineær tid og syklisk tid (Simonsen 1993, Johansen 1984)<sup>8</sup>. Tidsbegrepet har endret seg i tråd med modernisering og teknisk utvikling. Samfunnet domineres av den *lineære og abstrakte tiden*, som har trent seg inn i hverdagslivet via innføringen av klokketid og måling av arbeidstid. Louis Mumford (1984) hevder at uret gjennom sine produkter, sekunder og minutter, adskilte tiden fra de menneskelige aktivitetene:

«Det skapte en oppfattelse av en selvstendig verden av matematisk målbare sekvenser, vitenskapens spesialitet. For den menneskelige organisme er denne mekaniske tiden noe fremmedartet. Organismen reguleres av sin egen rytme, av hjerteslagene, lungenes inn- og utånding, av døgnrytmen, av tidens begivenheter. Minuttene og sekundene skapte en generell endimensjonalitet i forhold til den naturlige tid, som krevde kunstige tidssoner. Tiden ble plutselig noe verdifullt («tid er penger»), og presisjon ble en dyd...(Tiden) kommer til uttrykk som en relasjon mellom historien og nuet, som det enkelte menneskets livssyklus og døgnrytme.» (fra svensk, Mumford 1984:22).

Anders Johansen (1984) beskriver den lineære tiden som et kvantitativt uttrykk. Den lineære tiden er homogen, den kan deles opp i standardiserte tidsenheter, som dager, timer, minutter og sekunder som kan sammenliknes. Lineærtiden, eller klokketiden, er tilpasset det moderne industrisamfunnet og tilhører et vekstsentrert samfunn. Denne tiden lar seg oversette i penger og har, ifølge Johansen, verdi i seg selv, uavhengig av innhold. Tiden kan imidlertid ikke adskilles fra sosial virksomhet, men er en del av vårt miljø og vår meningsdannelse. Klokke- og kalendertid blir først meningsfull når den omformes til sosial tid<sup>9</sup>.

Hverdagslivet er, slik Mumford beskriver over, samtidig gjennomtrengt av livets biologiske og sosiale rytmer, som for eksempel tid til søvn og våkenhet, måltider,

---

<sup>8</sup>Sosialantropologen Anders Johansen (1984) opererer, ved siden av lineærtid og syklisk tid, med begrepet punkttid eller hendelsestid. Mens den lineære tiden er et kvantitativt uttrykk, er punkttiden den lineære tidsformens motstykke. Den primitive punkttiden består av de hendelser den fylles med. Tiden er rett og slett øyeblikket. Dersom ingenting skjer, eksisterer heller ikke tiden. Ingen tid er derfor bortkastet eller meningsløs. Punkttiden har ingen fortid eller fremtid og har derfor ingen begynnelse eller slutt.

<sup>9</sup>Robert H Lauer definerer i sin bok *Temporal man, The meaning and uses of social time* (1981), sosial tid som mønstre og orienteringer som viser til eller avspeiler sosiale prosesser.

fritid, relasjoner mellom foreldre og barn osv (Simonsen 1993). Johansen (1984) beskriver den *sykliske tidens* form som en sirkel, der fremtiden faller sammen med fortiden. Dette gjentakende tidsbildet er, ifølge Johansen, typisk for tradisjonsstyrte, statiske sosiale systemer, der sosiale hendelser følger mønstre som er fastlagt en gang for alle. Årstider og høytider følger hverandre i en uavbrutt sirkel. Den sykliske tiden skiller seg fra den lineære tid ved sin manglende forestilling om fremtidig utvikling og vekst. Opprettholdelse av liv er denne tidsdimensjonens fremste oppgave<sup>10</sup>.

Sosialhistorikeren E P Thompson påpekte i 1967 at det finnes ulike «tider» i forskjellige deler av produksjonssfæren (Christensen 1988). I hverdagslivet møtes den sykliske tids biologiske rytmer og den lineære, gjentakende og homogene tid kontinuerlig. Industriell tid og familietid møtes. Simonsen (1993) understreker at det er denne konfliktfylte foreningen av de to tidsbegrepene som skaper rytmen i dagliglivet. Hverdagslivet kan på grunn av forholdet mellom de ulike tidsbildene aldri totalt underordnes en institusjonell determinering og regulering.

### **Ulike tidsoppfatninger**

Differensieringen av de to tidsbegrepene innenfor den sosiale tiden avdekker en *kjønnsdimensjon* der menn og kvinner har ulike forhold til de to tidssfærene. De forvalter ikke konflikten mellom tidsbegrepene på samme måte og internaliserer tidsbildene forskjellig (Simonsen 1993, Davies 1989). Det kan være vanskelig å kombinere de ulike rytmene innenfor de to tidssfærene, noe som kan føre til tidskonflikter. En kvinne og en mann i én og samme familie kan ha vidt forskjellig orientering og opplevelse av tid ut fra en kjønnsbestemt arbeidsdeling (Johansen 1984). Det er viktig å være klar over at det finnes ulike tidsbilder når vi skal studere kvinners og menns reisevaner.

Vår opplevelse av tid påvirker våre holdninger og preferanser ved for eksempel transportmiddelvalg. Heller (1984) beskriver den *opplevde tid* som en subjektiv kategori der hver enkelt person har sin egen oppfatning eller bilde av tidsrommet. Denne tidsopplevelsen er individuell og kan ikke måles, men avhenger av subjektets grad av opplevelsessevne og hvilke drømmer, minner og fantasi som kan knyttes til opplevelsen. Det å vente på bussen tar for eksempel laaang tid for mange. Å sitte i bilkø derimot, kan virke mindre langtekkelig, fordi man føler at man er undervegs. Innenfor ett og samme tidsrom kan en person være stresset og utålmodig fordi han eller hun føler at tiden er knapp. Samtidig kan en annen person ta seg god tid og vise tålmodighet. Ulik opplevelse av tid er en faktor som må tas med i betraktning når vi studerer hvordan folk reiser. Hvor travelt du har det er med på å påvirke hvor mye du reiser og hvilket transportmiddel du velger. Samtidig bidrar valgfrihet og økt bevegelighet til at vi endrer våre aktivtetsmønstre, forventninger og holdninger til hverdagslivet (Hjorthol m fl 1990).

---

<sup>10</sup>Vitenskapskvinnen og filosofen Vandana Shiva (1989) viser i sin bok *Til livets opphold, Kvinner, økonomi og utvikling* hvordan livet innenfor den sirkulære eller sykliske tiden er gjenskapende og opprettholdende – faktorer som er viktige ledetråder mot en bærekraftig livsførsel. Hun finner den sirkulære livsførsel igjen blant kvinner i den ikke-industrialiserte verden. Shiva hevder at menneskeheten må forlate den lineære vekst-tankegangen og ta opp igjen en syklisk og bærekraftig livsførsel.

### Tiden må beherskes

Schutz og Luckmann (1974) er opptatt av de tidsmessige grensene for hverdagslivets handlinger. Individet må prioritere mellom ulike planer, fordi ikke alle handlinger og erfaringer kan gjennomføres innenfor et begrenset tidsrom:

«Jeg må ikke bare planlegge mine handlinger, treffe valg mellom forskjellige alternativer i overensstemmelse med verdihierarkiet, men jeg må også tilrettelegge mine handlingers tidsmessige forløp i overensstemmelse med hvor mye det haster. Siden dette verdihierarkiet får status av å være underordnet dagens forløp, ... så er det hastegradene som betinger gjennomførbarheten av verdi-beslutningene innenfor den strukturen av tidsbegrensning som pålegges meg i hverdagen.» (Shutz og Luckmann 1974:48).

Schutz og Luckmann (1974) sier at organiseringen av tiden ved hjelp av tidsinndelingen bidrar til at vi lettere behersker den. Jo mer man har å gjøre på kortere og kortere tid, desto mer nøyaktig må man lære å inndele og beregne tiden. Livet i storbyen er, ifølge Georg Simmel, avhengig av en punktlighet med hensyn til løfter og handlinger innenfor pengeøkonomien og intellektualismen, slik at ikke byens kompliserte helhet bryter sammen i kaos. Denne *synkroniserte tiden*, med sine skjemaer for åpningstider og avgangstider, er en forutsetning for byens økonomiske liv og kommunikasjonsnett. Samtidig kan en slik tid føles som tvang. Skulle klokken gå feil, ville all forgjeves venting ved feil fremmøte bli et tids-spille man ikke har råd til i en storby med lange avstander (Simmel 1978). For transportsystemet spiller faste tidspunkt en stor rolle. Synkronisert tid ble for eksempel innført i Norge som en følge av jernbanens behov for å være uavhengig av lokal soltid. Hverdagslivet for yrkesaktive småbarnsforeldre i byområder består blant annet av å beregne tidsbruk og holde oversikten over avreisetidspunkt og åpningstider. Vi er avhengig av «time-manager» for å fungere i vårt komplekse samfunn.

Ås (1978) deler døgnrytmen i hverdagslivet inn i fire forskjellige typer tid:

1. *Den nødvendige tid*, tiden som benyttes til de fundamentale fysiologiske behov som for eksempel søvn, mat, personlig pleie.
2. *Den kontraktfestede tid*, som omfatter tid til lønnsarbeid og tid til regelmessig utdanning.
3. *Den tvungne tid*, det vil si all den tid som er bundet som følge av tidligere valg og handlinger (for eksempel vedlikehold av ting man har anskaffet seg (bil)). Ubetalt tid til husarbeid og barnepass hører også inn under den tvungne tiden.
4. *Den frie tiden* vil si all den tid som blir til overs etter de tre første kategoriene. Vil man ha mer fritid, må man ta denne fra de andre tidskategoriene. Hverdagslivets handlinger eller aktiviteter kan på samme måte deles inn i kategoriene fysiologiske behov, lønnsarbeid og utdanning, hus og omsorgsarbeid, fritid (Cronberg 1986). De første aktivitetene er obligatoriske og nødvendige, mens den siste er frivillig. Her vil vi konsentrere oss mest om samspillet og konfliktene i forholdet mellom den nødvendige, den kontraktfestede og den tvungne tid og de aktivitetene som gjennomføres innenfor disse tidsrammene.

Tidens verdi endrer seg med livssituasjon og grad av yrkesaktivitet (Davies 1989). Hvilke aktiviteter og tidsrammer vi har i hverdagen danner forutsetninger for reisevanene våre. Småbarnsforeldre som begge er yrkesaktive på fulltid, er for eksempel i en livssituasjon hvor tidsknapphet og konflikter mellom ulike gjøremål og tidsbruk er en del av hverdagen. Arbeidstider må for eksempel koordineres med barnehagens åpningstider, mens tid til husarbeid må prioriteres i helgen (se kapittel 3).

Økonomer har innenfor transportforskningen forsøkt å beregne tidskostnader for reisetid (Becker 1975, Ramjerdi 1993). Man kan spørre seg om tidskostnader gir et riktig bilde av virkeligheten. Er tiden mer verdifull for yrkeskvinnen enn for husmoren, fordi den første har «dårligere tid» i hverdagen? Er tiden en subjektiv opplevelse slik Heller beskriver den, eller kan tidens verdi måles i minutter og øre? Er tiden «rimeligere», tolererer vi lettere å bruke lengre reisetid på samme reisestrekning i fritiden enn når vi skal på jobb? Vi skal ikke ta opp disse problemstillingene her, men konstatere at *reisevanene må plasseres innenfor hverdagslivets tidsdimensjon*. Å ha tid til disposisjon er ett av de forhold som er avgjørende for reiseomfang og transportmiddelvalg.

### 2.1.3 Å reise – en avledet handling knyttet til dagliglivets aktiviteter

Durkheim beskriver det moderne samfunn som en modell basert på organisk solidaritet, der menneskenes forskjellighet gjør dem avhengige av hverandre som deler av en organisme. Arbeidsdelingen og spesialiseringen i samfunnet innebærer et samvirke som forutsetter en grad av samhold (Østerberg 1984). Både det økonomiske og det sosiale liv er bygget opp rundt et sett av bytterelasjoner og forventningsstrukturer som betinger kommunikasjon. Transport er ofte et nødvendig *hjelpemiddel* for å kunne gjennomføre eller delta i flere aktiviteter. Med lange avstander og mange gjøremål er effektiv transport blitt en forutsetning for å takle hverdagen i det moderne samfunn.

Det å reise er samtidig en handling *i seg selv*. En spasertur har selve opplevelsen av reisen som sin hensikt. Men dersom vi betrakter de daglige reisene som isolerte aktiviteter, ser vi at få av disse har et eget mål. De færreste setter seg for eksempel på bussen bare for å kjøre buss en stund. Hverdagsreisene må derfor forstås med utgangspunkt i hvilke gjøremål de leder til. I denne rapporten betraktes reisene ut fra de gjøremål de er en forutsetning for – altså som *handlinger avledet av hverdagslivets aktiviteter*.

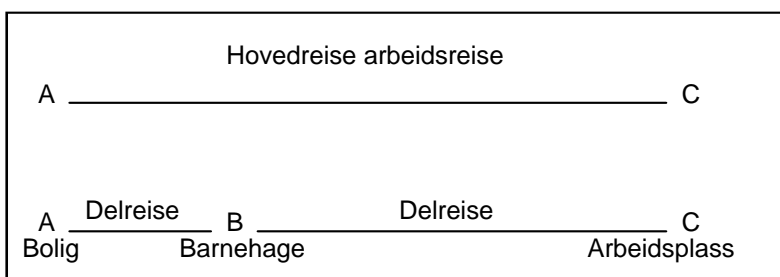
#### Reisene binder sammen arenaer for ulike aktiviteter

Reisene er med på å knytte aktiviteter sammen og utgjør ledd mellom ulike *arenaer* og sfærer som vi opptrer i. Eksempler på slike arenaer kan være en arbeidsplass, utdanningsinstitusjon, idrettshall eller kino. Arenaene har en bestemt funksjon og lokalisering – kjennetegn som vi kan benytte når vi skal beskrive hvilke arenaer vi beveger oss mellom. Reisen til jobben på Økern binder hjemmeliv og arbeidsliv sammen, mens turen til Tøyenbadet etter arbeidstid bidrar til å knytte arbeidsliv, fritidsliv og hjemmeliv til hverandre. Vi kan si at reisene er med på å binde sammen ulike tidsbruksmønstre på forskjellige arenaer (tidsstier).



### Reisens bestanddeler

En reise kan beskrives ut fra hvor lang *tid* reisen tar (tidsbruk), hvor stor *avstand* det er mellom sted for avreise og ankomststed (lengde), og om man har foretatt reisen pr bil, buss, ved å gå osv (reisemåte/*transportmiddel*). Hvorfor man reiser, formålet eller hensikten med reisen, kan beskrives gjennom de *aktivitetene* som utføres ved det reisemålet man oppsøker, for eksempel omsorgsreise, handlereise, arbeidsreise eller fritidsreise. Reisen til og fra arbeid, hovedreisen, kan bestå av flere delreiser i forbindelse med ærend undervegs. Vi har valgt å benytte begrepene hovedreise (arbeidsreise) og delreiser (ærend/gjøremål) i rapporten, fordi vi er opptatt av hvilke gjøremål som foretas i løpet av reisen mellom basisplassene hjem og arbeid. For andre reisedefinisjoner, se Hjorthol og Vibe (1993) og Rönnstedt (1994).



Figur 2.1: Arbeidsreise

Reisemålet beskriver lokalisering og kjennetegn ved det stedet der reisen er ment å ende, mens reisehensikten viser intensjonen bak eller årsaken til at vi utfører akkurat denne reisen. I dagligtale benytter vi ofte reisemålet for å beskrive reisehensikten, for eksempel «Jeg skal på butikken». Hensikten med denne reisen er sannsynligvis å gjøre innkjøp. Den kan derfor beskrives som en *handlereise*. Hensikten med reisen, eller aktiviteten som utføres, brukes her som indikator på hvilken type reise vi har med å gjøre. Det er viktig å være klar over at det ikke alltid er overensstemmelse mellom aktiviteten som utføres og det egentlige formålet med reisen. Slike nyanser kan være vanskelige å fange opp i reisevaneundersøkelser (Hjorthol og Vibe 1993).

Vi benytter kjennetegn ved reisens ulike komponenter for å avgjøre hvor og hvordan vi skal reise. Hvilke aktiviteter vi skal utføre ved reisemålet kan være bestemmende for hvilket transportmiddel vi velger. Enkelte aktiviteter krever for eksempel spesielt mye og tungt utstyr som vanskelig lar seg frakte på bussen. Om det er parkeringsplasser i nærheten av reisemålet, om det koster noe å stå parkert, eller om det tar mye tid å sitte i bilkø frem til bestemmelsesstedet, er faktorer som er med på å avgjøre om vi tar trikk ned til sentrum eller velger å kjøre personbil. Gangtid til/fra holdeplass, avgangshyppighet (frekvens) og korrespondanse ved skifte av kollektive transporttilbud, transportutgifter og eventuell økonomisk støtte til bilhold eller kollektivtransport er faktorer som vi vurderer når vi skal reise. Tidsbruk og reiselengde er også med på å avgjøre om det for eksempel går an å sykle til arbeid, eller om vi er nødt til å kjøre bil eller buss.

Reiseavstand, tidsbruk, aktiviteter og valg av transportmidler er de viktigste ytre komponentene til reisen. I tillegg har reisen ulike emosjonelle eller *følelses-*

*messige elementer* i seg som for eksempel lyst eller ubehag. Å sitte på bussen og prate med sidemannen kan for noen være hyggelig og sosialt, mens andre synes det er ubehagelig å snakke med fremmede. For enkelte reisende som ikke har noe alternativt transporttilbud, kan det å måtte ta trikken oppleves som tvang. Samtidig kan en føle seg tvunget til å sitte i bilkø i områder som har et mangelfullt kollektivt transporttilbud. For å benytte et transportmiddel, må en ha god kjennskap til bruken. Billettautomatene, rutetabellene og vegnettet i byens sentrum kan virke som barrierer for enkelte som ønsker å reise i dette området.

### **Frie og obligatoriske reiser**

En reise kan gjennomføres av fri vilje, men kan også være tvungen eller obligatorisk. Eksempler på *frie reiser* er for eksempel ferie- og besøksreiser som strengt tatt ikke er nødvendige. Reiser til og fra arbeid og handlereiser er *obligatoriske* i den forstand at de er med på å sikre produksjonen og reproduksjonen i samfunnet (Vibe 1991a). Omsorgsreiser, som bringing og henting av barn til/fra barnehage eller reiser for å yte nødvendig omsorg for foreldre, er også obligatoriske reiser så lenge behovet er til stede. Overgangen mellom frie og obligatoriske reiser er ikke alltid like tydelig. De frie reisene er knyttet til frie aktiviteter og den frie tiden, mens de obligatoriske reisene er knyttet til obligatoriske aktiviteter og obligatorisk tidsbruk (jfr avsnitt 2.1.2).

### **Vaner og reiser**

De frie og obligatoriske reisene dannes på grunnlag av hverdagslivets gjentatte handlinger og faste tidsinndelinger. Rutinene som vi opparbeider, for eksempel for når vi bør stå opp for å komme tidsnok til jobben eller hvilket transportmiddel vi velger på arbeidsreisen, utvikler seg til *vaner*. Vi reflekterer sjelden over vanene i hverdagen. Otnes (1992) mener at våre faste reiser danner mønstre med habituspreg. Otnes har hentet habitus-begrepet fra sosiologen Pierre Bourdieu (1985) som betrakter habitus som et individuelt uttrykk for symbolske og kulturelle disposisjoner, enten nedarvet eller tilegnet, som sannsynliggjør et bestemt handlingsmønster.

«Gammel vane er vond å vende» er et ordtak som kan passe godt for reisevanene våre. Dersom vi for eksempel er vant til at bilen alltid står til disposisjon om morgenen, kan det være vanskelig å gi slipp på fleksibiliteten til fordel for bussens faste avganger (se avsnitt 2.2.2). Vanene beskriver noe forholdsvis regelmessig. Ved å ta utgangspunkt i hvordan folk «pleier» å reise og studere deres vektlegging av ulike komponenter ved reisen, kan vi danne oss et bilde av hvilke faktorer som regulerer hvordan, hvor, hvor ofte og hvorfor folk reiser slik de gjør. Vaner gir muligheter for å lokalisere handlingsmønstre. Uansett reisevaner – om vi kjører kollektivt, går, sykler eller bruker bil, vil de daglige gjentatte avreisetidspunktene og transportmiddelbruken mellom ulike arenaer eller reisemål danne et forholdsvis stabilt mønster. Selv om vaner kan endre seg, åpner regelmessigheten som ligger i reisevanebegrepet muligheter for planlegging.

Reisene kan både fortelle oss om antallet og rekkefølgen av aktiviteter, avstander og tidsbruk, men også gi et bilde av hvilke gjøremål vi prioriterer og hvor travelt vi har det i hverdagen. Dersom for eksempel en person har mange bilreiser pr dag, kan det tyde på at han eller hun har et stramt aktivitetsprogram. Er reiseformålene for eksempel å bringe barn til dagmammaen, komme seg til/fra arbeidssted, hente

barnet på veg hjem, dra til helsestasjonen, gjøre innkjøp, komme hjem for senere på kvelden å dra på foreldremøte, kan vi danne oss et grovt bilde av vedkommendes hverdag.

På et samfunnsmessig nivå benyttes ofte begrepet «reisemønstre». Ikke alle reiser er regelmessige og har samme form dag ut og dag inn. Begrepene reisemønstre og reisevaner benyttes imidlertid om hverandre, både i dagligtale og i forskning. Siden vi her har tatt utgangspunkt i hverdagslivets rutiner og ønsker å studere reiser til arbeid, har vi funnet det mest hensiktsmessig å benytte reisevanebegrepet. Reisevanenes kjennetegn er blant annet reiseomfang, reisehensikt, transportmiddelbruk, tidsbruk og reiselengde. Også reiser i hverdagen som ikke direkte er et resultat av vaner, vil bli omfattet av begrepet i rapporten.

### **Ikke alle reiser er rasjonelle**

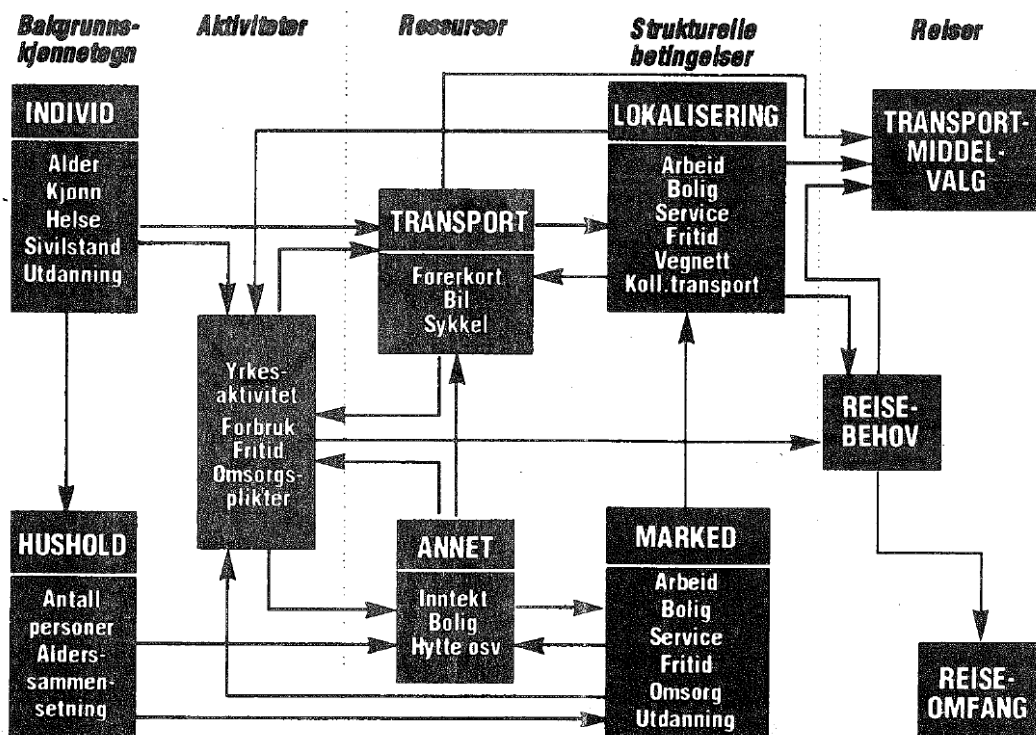
Handlingen «å reise» består av en rekke beslutningsprosesser med utgangspunkt i motivet eller målet for handlingen (Schutz 1978). Handlingsmønsteret velges ut fra hypoteser om fremtiden og erfaringsbasert viten. Vår viten kan enten være livserfaring overført fra generasjon til generasjon eller ferdigheter og kunnskap som kreves til de daglige oppgaver. Å kunne telefonere eller kjøre bil er i dag kunnskap som i industrilandene må kunne betegnes som «hverdagsviten» (Cronberg 1986). Vi handler ut i fra hva som er praktisk og rasjonelt, ubevisst, etter sedvane, eller i tråd med kulturelle, tradisjonelle, normative og symbolske faktorer. Selv om vi betrakter reisen som et hjelpemiddel, handler vi ikke alltid rasjonelt med hensyn til ulempe, økonomiske og tidsmessige kostnader når vi bestemmer oss for transportmiddelvalg og vegvalg. Mangel på for eksempel informasjon, ubevisste vaner og kulturelle normer styrer reisenes utforming, samtidig som tilgangen til bil og kollektive transportmidler er avgjørende for reisemiddelbruk. Reisene blir på denne måten ikke bare et resultat av rasjonelle valg der tid og penger er de eneste elementene som teller (Hjorthol m fl 1990). Nedenfor skal vi se nærmere på noen av de faktorene som er med på å forme reisene våre.

## **2.2 Mange forhold former hverdagens reiser**

Handlingen «å reise» gjennomføres innenfor en handlingssituasjon som består av materielle og sosiale strukturer som er med på å danne hverdagslivets grenser (Cronberg 1986). Vi kan si at reisen foregår i en romlig kontekst og en tidsmessig dimensjon innenfor en sosial organisasjon. Planlegging av fysisk struktur og offentlige institusjoners tidsstruktur er med på å forme familiens livsbetingelser og transportbehov, som igjen legger beslag på tid og ressurser. Samtidig er individuelle kjennetegn og ressurser avgjørende for den enkeltes reisebehov, reiseomfang og transportmiddelvalg.

Modellen i figur 2.1 viser sammenhengen mellom en rekke forskjellige faktorer på individnivå, husholdsnivå og samfunnsnivå som er med på å forme reisevanene. Modellen omfatter bare hovedsammenhengene mellom de ulike faktorene og viser en gjensidig påvirkning mellom ulike sektorer og nivåer (Hjorthol og Vibe 1993). Individets og husholdets bakgrunnskjenntegn og

ressurser, som for eksempel kjønn, utdanning og familietype<sup>11</sup>, er med på å legge premisser for aktiviteter som igjen genererer reiser. Enkelte faktorer, som foreksempel utdanning, kan både være et bakgrunnskjenne tegn og en ressurs (Hjorthol og Vibe 1993). Ressurser som inntekt og tilgang til bil er med på å avgjøre transportmiddelvalg og reiseomfang. Samtidig er en rekke strukturelle rammebetingelser, i form av for eksempel lokaliseringsmønstre, grad av kollektivtilbud, åpningstider, arbeidstider og sosiale normer, med på å forme folks reisevaner. Disse materielle og sosiale rammebetingelsene påvirker både reisebehov og transportmiddelvalg.



Figur 2.2: Modell over faktorer som er med på å forme reisene i hverdagen (Hjorthol og Vibe 1993:5)

<sup>11</sup>Familie blir her benyttet synonymt med hushold uavhengig av slektskap (se kapittel 4).

En modell gjenspeiler et forenklet inntrykk av virkeligheten. Vaner, symbolske, kulturelle og sosiale faktorer er ikke tatt med som egne påvirkningsfaktorer i modellen over, men kan ligge skjult i variabler som for eksempel alder, utdanning, omsorg, fritid og forbruksmønster<sup>12</sup>.

I diskusjonen av de ulike faktorene som har betydning for reisebehov, reiseomfang og transportmiddelvalg, har vi valgt å ta utgangspunkt i modellens hoveddeler; bakgrunnskjenne tegn, aktiviteter, ressurser, strukturelle betingelser og reiser. Vi vil starte på samfunnsnivå, med de materielle og sosiale betingelsene som setter rammer for individets og familiens aktiviteter og reisevaner. Vi vil deretter se nærmere på hvilke individuelle bakgrunnskjenne tegn og ressurser som er med på å avgjøre hvordan vi reiser, og hvilken betydning livsfase og kjønn har for transportbehov og reiseatferd.

### 2.2.1 Byens materielle rom danner ramme for reisene

Storbyens materielle struktur består av menneskeskapte og naturlige omgivelser som terrengformasjoner, bygninger, fast infrastruktur i form av veger, parkeringsanlegg, sporvegsnett og bevegelig infrastruktur som for eksempel kollektive transportmidler.

Den fysiske strukturen er med på å konstituere byens *materielle rom*, som igjen danner basis for sosial aktivitet og forutsetninger for tidsbruk. Vi orienterer oss og forstår fenomener ved å plassere dem i en tidsmessig og romlig kontekst eller ramme. Mens man for eksempel i middelalderen organiserte de romlige relasjoner i forhold til symboler og verdier, karakteriseres rommet i dag gjennom et system av størrelser der bevegelse og tid er med på å danne avstander. Vi sier for eksempel; «Det tar bare fem minutter å gå til jobben!» (Cronberg 1986). I hverdagslivet har mennesket hjemmet som et grunnleggende holdepunkt eller senter i tilværelsen. Hjemmet danner et fast punkt i rommet og er utgangspunkt for våre handlinger eller vår sosiale praksis<sup>13</sup> (Heller 1984).

Tarja Cronberg (1986) kaller den delen av verden som kan nås direkte ved handling i relasjon til tid, rom og sosial organisasjon for «handlingsrommet». Innenfor dette rommet skjer det en gjensidig forming av individ og samfunn. Det er her hverdagslivet utspiller seg. På samme måte uttrykker Kirsten Simonsen (1993) at menneskenes sosiale praksis eller handlingsliv er skapt i en sosial, tidsmessig og romlig kontekst, som igjen er dannet av menneskenes sosiale praksis. Dette dobbeltsidige eller dialektiske forholdet mellom individets

---

<sup>12</sup>Om kulturelle faktorer, se avsnitt 2.2.3.

<sup>13</sup>Simonsen (1994) definerer sosial praksis i forhold til materialitet og deler den inn i a) Produksjon av materielle omgivelser som for eksempel infrastruktur, bygningsmiljø, natur og utilsiktede konsekvenser som forurensning. b) Bruk av materielle omgivelser, fra naturbearbeiding til bruk av materielle former i hverdagsliv og livsløp. Materialiteten har en bruksverdi. c) En tilleggelse av symbolsk mening til de materielle omgivelsene, både de naturskapte og menneskeskapte, av den sosiale sammenhengen det materielle inngår i. Det materielle eller "redskapet" har i seg selv ingen betydning før det knyttes til sosial praksis. Da får den en bruksverdi eller en egenskap som ressurs eller restriksjon. Det har en sosial romlighet.

handlinger og samfunnet, mellom mikro og makro, mellom individ og struktur, er med på å forme byens materielle og *sosiale rom* (Cassel 1993, Simonsen 1994, jfr avsnitt 2.1.1). Vi former og blir formet av omgivelsene rundt oss. Rommet vi beveger oss innenfor er altså ikke bare en død materialitet, men det har en sosial romlighet som er formet av menneskets forhold til det. En bestemt materiell struktur består av et sett av muligheter og begrensninger som det handlende mennesket (aktøren) må forholde seg til. Samtidig er det aktøren som har mulighet til å endre denne strukturen, avhengig av hvilke ressurser han eller hun har. Dersom man skal studere individets sosiale handlingsliv, er det derfor nødvendig å forstå rammen eller konteksten som livet utspiller seg innenfor, og omvendt forstå individets rolle som formgiver til denne rammen (Simonsen 1994). Vi kan si at individet beveger seg innenfor et sosiomaterielt rom (Janne 1978, Engelstad og Østerberg 1986).

### **Bilen har utvidet handlerommet**

Teknologien har utvidet menneskets handlingsrom på godt og vondt. Hverdagslivets handlinger er i dag mer spredt i rommet. Med utviklingen av transportteknologien har lønnsarbeidet kunnet flyttes lengre bort fra boligen. Tilrettelegging for privatbilisme har gjort det mulig å utvikle en spredt lokalisering, basert på en mobil<sup>14</sup> arbeidskraft. Transportmidlene gjør oss i stand til å favne om flere arenaer og større avstander innenfor vår begrensede tid. Evnen til å reise bidrar på denne måten til å gjøre verden mindre. Tiden og rommet «komprimeres» (Harvey 1990). Men den såkalte frigjørende transportteknologien skaper samtidig en tvangssituasjon.

«De som ikke disponerer nettopp denne teknologien blir uten handlekraft i et moderne storbyssamfunn med lange avstander, mange forpliktelser og stramme tidsbudsjetter. Bilen blir en forutsetning for å rekke mer, men blir etter hvert selv en forutsetning for å rekke det nødvendige. Bilen øker forutsigbarheten, minsker usikkerheten og gjør individuelle tilpasninger mulig. Dermed blir den viktig for en effektiv planlegging og gjennomføring av hverdagslivet.» (Hjorthol m fl 1990:4).

Det er ikke bare det inntektsgivende arbeidet som i større grad foregår utenfor hjemmet nå enn tidligere. Fritidsaktiviteter foregår ofte langt fra boligen og krever transportmuligheter. Avstanden til venner, familie og slekt er ofte stor. En stor del av barneomsorgen er lokalisert i barnehager og hos dagmammaer som befinner seg flere kilometer fra hjemmet. Med flere ulike typer oppgaver innenfor et stramt aktivitetsprogram som strekker seg utover lange geografiske avstander, stiller denne situasjonen store krav til familiens transportorganisering.

Cronberg (1986) benytter bilen som et eksempel på at de fleste redskap har ulike konsekvenser for forskjellige individer:

---

<sup>14</sup>Mobilitet betyr bevegelse. Hjorthol (1990) definerer mobilitet som evnen til å kunne forflytte seg pr tidsenhet. Begrepet benyttes i sosiologisk teori hovedsakelig til å beskrive individers bevegelse opp eller ned på rangstigen (sosial mobilitet). Mobilitet kan også betegne evnen til å flytte geografisk eller grad av kroppslig bevegelighet, ved siden av å være et annet uttrykk for evne til å reise. Fordi mobilitetsbegrepet har så mange betydninger, har vi valgt å benytte uttrykket "muligheter til å reise" i denne rapporten.

«For den aktive mann og den aktive kvinne, som både kan og vil kjøre bil, har bilen økt handlekraften og handlerommet. Gevinstene i bevegelse kan ikke bortforklares med konsekvenser på andre områder. For den eldre, som har adgang til bil derimot, har handlekraften ganske visst økt, men handlerommet som helhet er blitt redusert. Man tør ikke lengre begi seg ut i trafikken. Hvis man skal kjøpe inn, må man begi seg til et kjøpesenter. Og til hjemtransport av de innkjøpte varene kreves det minst en rask, voksen persons bærekraft. Den hjemmearbeidende kvinne som er avhengig av andre, har ganske visst fått et større handlerom, men hennes handlekraft er blitt minsket. Hun kan ikke lenger selv bestemme hvor og når hun skal kjøpe inn. For barn er både handlekraften og handlerommet blitt forminsket. Bilen er ikke tilgjengelig for dem alene. Andre transportmidler har fått dårlige vilkår, og farene i trafikken er mange.» (Cronberg 1986:73).

«Om spredning skaper mobilitet eller om økte reisemuligheter danner grunnlag for spredning er det ofte vanskelig å avgjøre.» (Solheim 1985:14)

### **Den materielle strukturen er tidkrevende**

Den materielle strukturen legger føringer på behovet for og utformingen av reisene. Avstander mellom bygninger med ulike funksjoner, transportkapasitet på vegnettet, parkeringsmuligheter og kollektivtilbudets karakter er faktorer som bidrar til at vi velger å reise slik vi gjør. Arealplanlegging i byområder basert på en tett og sentrert bygningsmasse legger for eksempel bedre til rette for utbygging av kollektivtrafikk og gang- og sykkelbruk enn områder med lange avstander, spredning og funksjonsdeling.

Dagens storby har en tidkrevende materiell struktur som er tung å endre til fordel for andre urbane tradisjoner, funksjonsblanding og vektlegging av gatemiljø. Den kombinerte innflytelsen fra funksjonalismen, representert ved arkitekten Le Corbusier og naboskapstenkningen, representert ved sosiologen Clarence Perry, har resultert i en byutvikling der byen er *funksjonsdelt*, der industri og tyngre næringsvirksomhet er konsentrert i bestemte områder, og der byens sentrum er reservert for sentrale institusjoner og tjenesteyting. Trafikken skulle ifølge funksjonalismen være samlet i hovedårer atskilt fra boligområdene for å sikre en effektiv og sikker fremkommelighet for motoriserte transportmidler (Schiefløe 1985). Mange boligområder er bygget ut fra tanken om rikelig tilgang på lys, luft og friarealer og ønske om å gjøre boligen til et sosialt samlingspunkt for beboerne. Oslo har for eksempel store drabantbyer og blokkbebyggelse med åpne grønne arealer utenfor sentrumsområdene, mens sentrum hovedsakelig er forbeholdt ekspansjonsområder for næringsvirksomhet og trafikkformål. De sentrale boligområdene har blitt nærmest avskrevet, fordi de representerer boligformer og en boligsituasjon som en tradisjonelt har ønsket seg bort fra (Schiefløe 1985). Arbeid for investeringer i næringsvirksomheter i sentrum og utbygging av boliger i områder som før ble utnyttet til industri og kontorbygg, gir imidlertid et signal om at en urban livsførsel er i ferd med å bli verdsatt igjen.

### **Spredt lokalisering øker behovet for bilbruk**

Spredt lokalisering øker reisebehovet, mens samlokalisering<sup>15</sup> av ulike aktiviteter kan redusere det. Næringsstrukturer, arbeidsmarked, boligmarked, markeder for service, fritidstilbud, utdanning og omsorg påvirker lokaliseringsmønsteret. Samtidig velger folk aktiviteter ut fra hvor de er lokalisert (Hjorthol og Vibe 1993). Denne markedsmekanismen gjør det ofte vanskelig å vedta politiske beslutninger om lokalisering og arealdisponering.

Større reiseavstander og dårligere tilgjengelighet til kollektivtransport fører til at folk blir mer avhengige av å bruke bil. Bilholdet er høyest der kollektivtilbudet er dårligst. Ser vi på biltettheten i Oslo, er denne for eksempel noe lavere enn i resten av landet, noe som blant annet kan skyldes byens forholdsvis gode kollektivtilbud<sup>16</sup>. Det er også flere som har bil i Akershus enn i Oslo, samtidig som størrelsen på bilholdet varierer innenfor Oslo-området. Det er flere biler pr husstand i utkanten av byen enn i Oslos indre bydeler. Det å ha bil er sterkt knyttet til inntekt. Veksten i bilholdet i Oslos vestlige bydeler har for eksempel vært mer markert enn veksten innenfor de østlige bydelene (Hjorthol og Vibe 1993).

Bosted er en viktig variabel når vi studerer lokalisering og reisevaner. Bosted kan gi en indikasjon på kollektivtilbudets kvalitet, bilavhengighet, økonomiske ressurser, avstand til service og arbeid, trafikksikkerhet i nærmiljøet mm. Personer som bor i storbyen har andre reisevaner enn folk som er bosatt utenfor byen, og folk i sentrum har andre transportbetingelser enn de bybeboerne som er bosatt i utkanten av byen. For eksempel viser det seg at befolkningen på landet benytter bilen oftere enn bybefolkningen til arbeid, mens den samlede kjørelengden med bil er den samme for begge gruppene (Hjorthol og Vibe 1993).

### **Det kollektive transporttilbudet makter ikke holde tritt med privatbilismen**

Kollektive transportmidler som trikk, tunnelbane, forstadsbane, buss, tog, taxi og fly kan blant annet beskrives ved indikatorer som antall avganger i timen (frekvens), rutenett, regularitet, komfort, tilgjengelighet og kapasitet. Kollektivtilbudene krever store investeringer (men mindre enn vegnettet!) og må i dag subsidieres for å kunne tilby reiser til en akseptabel pris. Bruksverdien prioriteres på denne måten høyere en bytteverdien. Et klart hovedstridspunkt innen samferdselspolitisk debatt omkring bytrafikk går nettopp mellom private og kollektive transportløsninger. Det diskuteres prioriteringer mellom og omfang av privatbilisme og kollektivtransport, om transportnettet skal ha en privat eller offentlig styring og om transportmidlene bør fordeles etter markedsøkonomiske eller mer samfunnsmessige kriterier (Solheim 1985). Omfanget av og målsettingen med offentlige transportsubsidier og bilavgifter debatteres livlig i media og i de folkevalgte organer. I Oslo har utbygging av direktelinjer mellom østlige og vestlige baner, høyere frekvens, bedre tilgjengelighet og egne kollektivfelt på vegene ved siden av uendelige bilkøer i rushtiden, bidratt til at mange kjører

---

<sup>15</sup> Samlokalisering, se avsnitt 7.2.

<sup>16</sup> Den lave biltettheten i Oslo skyldes ikke bare godt kollektivtilbud, men også andre faktorer som for eksempel byens høye andel av enpersonshusholdninger, eneforsørgere, parkeringsproblemer osv.



kollektivt til arbeid. Men fortsatt er det en stor gruppe «matpakkebilister» som ikke kan eller vil gi slipp på personbilens fleksibilitet. Prismessig var det fortsatt forholdsvis dyrere å reise kollektivt enn å kjøre bil i 1991 enn det var i 1979 (Vibe 1991a).

«Reisemidlene er trafikken synlige del, de er til glede for brukeren når trafikken flyter og til irritasjon om trafikkproblemene blir for store.» (Bysveen 1973:54).

## 2.2.2 Storbyens sosiale struktur legger premisser for reisene

De sosiale strukturene som er med på å avgjøre reisenes handlingssituasjon er for eksempel lover og regelverk, institusjoners åpningstider, arbeidstider, normer og regler for sosial handling.

Gjennom hverdagslivets rutiner blir man mer eller mindre mot sin vilje deltaker i en eller flere strukturelle prosesser. Hverdagslivet er blitt et objekt for sosial organisering av statlige og private organisasjoner. Jürgen Habermas kaller dette for systemets kolonialisering av livsverden, vårt subjektive hverdagsliv (Cronberg 1986). Arbeidstidsordninger og åpningstider for serviceinstitusjoner som barnehager, offentlige kontorer, helsesentra og forretninger er faktorer som er med på å begrense den enkeltes muligheter for å styre egen tidsbruk og utforming av reisevaner. Vi kan si at individet og familien danner et «sysselsettingssystem» som er tilknyttet andre private og offentlige sysselsettingssystemer (Wadel 1983, se kapittel 3). Et eksempel på dette er samspillet mellom omsorgsarbeidet i familielivet, arbeidslivet og offentlige institusjoner. Nærmiljøet og det sosiale nettverket rundt individet kan også inngå i transportsamarbeidet, avlaste transportoppgavene og minske behovet for å reise (Strømsheim 1983). Dette er spesielt aktuelt for enslige forsørgere. Sosiale relasjoner og aktiviteter betinger hverandre.

### Å reise er en sosial handling

Individets rett til fritt å kontrollere sitt hverdagsliv begrenses ikke bare av samfunnets institusjoner, men også av andres rett til å gjøre det samme. Å reise er en sosial handling i og med at vi gjennom planlegging og gjennomføring av våre reiser forholder oss til hva andre gjør eller mener, og hvilken innvirkning våre handlinger får for andre. Reisene styres av valg andre foretar. Man tilpasser reisene til andres reiser og aktiviteter og «forhandler» om fordeling av transportoppgaver og transportressurser som for eksempel familiens bil. Sosialisering og sosiale kjennetegn virker inn på vår generelle atferd; bestemmer hvor mye vi reiser, hvorfor vi reiser og hvordan vi reiser. Normer, eller holdninger til, og forventninger om rolleatferd, kan være med på å avgjøre hvem som bør ha best tilgang til familiens bil, hvem som bør utføre ulike transportkrevende oppgaver og hvilket transportmiddel som bør benyttes av den enkelte. For eksempel er det i familier med et tradisjonelt rollemønster vanlig at menn disponerer bilen alene dersom det er bare én bil i husholdningen (Hjorthol 1990). Vi kan ha en rolle eller et sett av roller som krever at vi må være på bestemte steder til bestemte tider. Yrkesaktivitet kombinert med ansvar for små barn, husarbeid og innkjøp av dagligvarer krever god tids- og transportplanlegging og oppleves ofte som en konflikt mellom ulike rolleforventninger (se kapittel 3).

Våre reiser får konsekvenser for andres muligheter for valg av aktiviteter. Vi reiser ofte sammen med andre og må ta hensyn til andres atferd, slik skikk og bruk og trafikkregler forteller oss. Dersom ikke alle samarbeider på bussen eller i bilkøen og følger skrevne og uskrevne regler, kan det lett oppstå konflikter mellom trafikantene. Enkelte er redde for å foreta enkelte reiser fordi de føler seg utrygge i forhold til andre passasjerer eller personer de møter på reise-strekningene. For en del kvinner er utryggheten så stor at de unngår å reise kollektivt på kveldstid (Stangeby 1993). Årstidsvariasjoner, om det blir tidlig mørkt, blir tatt i betraktning når sikkerhet og risiko på reisen vurderes.

### 2.2.3 Vaner, kulturelle og symbolske faktorer påvirker hvor og hvordan vi reiser

Vi skaper våre bilder av virkeligheten, hva som er virkelig, viktig og riktig, ved hjelp av begreper, symboler og tankemønstre. Kultur er verdier og preferanser, men kultur handler også om "...ideer, verdier, moral, kommunikasjon, symboler, tankemønstre, filosofi, kosmologi, religion, estetikk og ekspressivitet. ...All sosial handling har et meningsaspekt, og dette meningsaspektet betegnes med den diffuse merkelappen *kultur*." (Gullestad 1989:14). Mens hverdagslivets handlinger tar utgangspunkt i individet, er kulturen en kollektiv prosess og en helhet av symbolske systemer. Kulturen gjenspeiler menneskenes måte å håndtere sitt hverdagsliv på og er hverdagslivets kollektive og historiske dimensjon (Cronberg 1986).

Kulturelle og symbolske aspekter spiller inn ved valg av aktiviteter og transportmiddel. Hvilke aktiviteter vi foretar oss og hvordan vi kommer oss til reisemålene er med på å symbolisere hvilken livsstil vi har. Det er ikke tøft nok å hente jenta du skal gå ut med på trikken (Hjorthol m fl 1990). En pappa på sykkel i «Fjellreven-jakke» med datteren bak i sykkeltilhengeren en kald oktobermorgen, gir oss andre signaler enn han som durer i veg i «turbo'n» på veg til «AmCar-treff». Bilen er et medium som uttrykker ulike hverdagskulturer og som kan skape identitet. Den representerer ferdigheter som ytelse og mestring og er vårt eget private bevegelige rom utenfor hjemmet (Berge og Nondal 1992, Otnes 1992, Berge 1993). Symbolske og kulturelle faktorer som spiller inn ved transportmiddelvalg er ofte vanskelig å avdekke<sup>17</sup>.

Noen ganger velger vi transportmiddel av gammel vane uten å vurdere om vi for eksempel egentlig trenger å kjøre bil til jobben. Kanskje velger vi reisemål som ligger unødvendig langt unna hjemmet uten å undersøke om nærmiljøet kan tilby de samme tjenestene og varene. Det er dessuten ofte vanskelig å få oversikt over alle alternative reisemål og reisekostnader. Folk handler ikke alltid nyttemaksimerende, rasjonelt og økonomisk når de velger reisemål og transportmiddel. Et eksempel på en situasjon der blant annet vaner spiller en større rolle enn rasjonelle vurderinger, er menns bruk av bil på arbeidsreiser. «Selv på de helt korte arbeidsreisene på mindre enn 2 km, bruker 46 prosent bil til arbeid, mens bare en fjerdedel av kvinnene bruker bil på disse reisene.» (Hjorthol 1990:27).

---

<sup>17</sup> Se for eksempel Berge og Nondal (1994) «Livsstil som barriere – Holdninger til bil og kollektivtransport blant bilbrukere i Oslo og Akershus».

### 2.2.4 Individuelle kjennetegn og ressurser

Hvordan vi reiser varierer systematisk mellom personer og grupper avhengig av tilgangen til transportmidler. Hver persons grad av tilgang til reisemidler varierer med kvaliteten på transporttilbudet, økonomi og førlighet. Den enkelte persons «handlekraft», her muligheten for å reise er, ifølge Cronberg (1986), blant annet avhengig av tilgang til transport (redskap) og informasjon (viten). Muligheten for å reise er i tillegg til disse faktorene avhengig av hvor mye tid vi har til disposisjon og våre holdninger, verdier og preferanser. Om vi har små barn, arbeider full tid, har lav inntekt og utdanning og om vi er kvinne eller mann, gammel eller ung, er med på å påvirke muligheten for å reise og dermed reisevanene våre.

#### **Inntekt og biltilgang**

Ressurstilgangen avhenger av hvem man er og hva man gjør. Både personlig inntekt og husholdets samlede inntekt har betydning for folks reisevaner. Biltilgang og førerkort henger ofte sammen med inntekt. Tilgangen til private transportressurser kan være avhengig av inntekt, samtidig som bil og førerkort kan være en forutsetning for inntekten (Hjorthol og Vibe 1993). Reisegodtgjørelse og tilgang på firmabil er transportressurser som varierer med kjønn, yrke og arbeidssted. Grad av yrkesaktivitet og type yrke er viktig å ha i minnet ved vurderingen av den enkeltes inntekt. Sammenhengen mellom husholdningsinntekt og biltilgang er svært klar (Hjorthol og Vibe 1993). Økonomisk sterke familier har større muligheter for å ta i bruk sine omgivelser, sitt handlingsrom, enn de med lav husholdsinntekt. Økt inntekt fører til økte reiseutgifter og forbruksutgifter generelt. Innenfor et hushold kan tilgangen til bil variere med kjønn, uavhengig av hvor god økonomi husholdet har. Selv om forskjellene mellom kjønnene er redusert i løpet av 70 og 80-tallet, er det fortsatt vanligere å ha egen bil blant menn enn blant kvinner. Hjorthol (1990) har funnet ut at personlig inntekt spiller en rolle for kvinners bilbruk, mens inntekten ikke har betydning for menn.

#### **Yrkesaktivitet**

Yrkesaktivitet kan fortelle noe om tidsaspektet i dagliglivet, ved siden av rolle og arbeidsdelingen i hjemmet. Hvilket yrke en person har kan fortelle om i hvor stor grad fleksible arbeidstidsordninger er mulig, og hvilken sosioøkonomisk status<sup>18</sup> personen har. Transportbehovet for familier med små barn varierer med foreldrenes grad av yrkesaktivitet og behov for barneomsorg utenfor hjemmet. Mange ærend, dårlig tid og mye bagasje krever et effektivt og lett tilgjengelig transportapparat. En familie hvor den ene ektefellen er hjemmeværende, gjennomfører andre aktiviteter og reiser enn familier der begge ektefellene arbeider full tid. Lengden på arbeidsreisen varierer også med grad av yrkesaktivitet. Som et eksempel viser tall fra reisevaneundersøkelsen i Oslo og Akershus 1990 at yrkesaktive som arbeider minst 30 timer pr uke reiser betydelig lengre hver dag enn deltidsarbeidende. Endringer i yrkesaktiviteten påvirker direkte folks reisevaner. I perioder med høy arbeidsløshet er reiseaktiviteten lavere enn i perioder med et stramt arbeidsmarked (Hjorthol og Vibe 1993).

---

<sup>18</sup>De norske reisevaneundersøkelsene har benyttet SSB sin yrkeskategorisering (NYK) i karakteriseringen av variabelen sosioøkonomisk status.

Utvikling i kvinners yrkesaktivitet har vært en viktig drivkraft for økningen i biltilgangen og bilbruken. Økt yrkesaktivitet gir økt disponibel inntekt og dermed muligheter til å anskaffe bil, samtidig som bilen er med på å utvide arbeidsmarkedet (Vibe 1991b).

### **Utdanning**

Utdanning og yrkesstatus påvirker aktiviteter og reisevaner. Både arbeidstid og arbeidsreisens lengde varierer med sosial status. Faglærte arbeidere og høyere funksjonærer har lengre arbeidstid enn ufaglærte arbeidere og lavere funksjonærer på grunn av det begrensede arbeidsmarkedet. Personer med høy utdanning er ofte spesialister, stiller større krav til hvilke jobber de ønsker og er mer prisgitt arbeidets lokalisering enn personer med lavere utdanning, som ofte lettere kan få jobb i nærmiljøet (Hjorthol og Vibe 1993).

Høy utdanning, yrkesstatus og inntekt henger sammen med lang arbeidstid og lange reiser. Forskjeller i yrkesstatus eller utdanning gir ulik effekt på valg av transportmiddel blant kvinner og menn. Det er en nær sammenheng mellom kvinners yrkesstatus og biltilgang. Jo høyere kvinnene kommer på den sosiale rangstigen, desto høyere er sjansen for at de har sin egen bil. For menn spiller det liten rolle hvilket yrke de har. De fleste har fått seg bil innen en viss alder uansett sosial status (Hjorthol 1990). En annen sak er hvilken type bil man har – noe vi ikke skal gå nærmere inn på her.

### **Alder**

Handlingsrommet endrer seg med hvilken fase av livet man befinner seg i. «Handlingsrommet ...er større i den aktive alderen, hvor man uhindret beveger seg i den materielle strukturen, deltar i arbeidslivet, nabosamarbeid, politikk, enn i livets senere faser, hvor både bevegelse og arbeidsevnen er nedsatt.» (Cronberg 1986:66). Ungdom reiser oftere enn eldre. Reisefrekvensen er høy i de yngre alderskategorier, deretter synker den jo eldre folk er. Skoleelever har for eksempel meget høy reisefrekvens. (Stangeby 1987). Det er også flere yngre kvinner som har førerkort enn eldre kvinner (Hjorthol 1990). Vi kan si at de yngre generasjonene er sosialisert til bilbruk (Hjorthol m fl 1990). Eldre har ofte en tradisjonell transportmiddelfordeling mellom kjønnene. Det er de eldste som har økt sin tilgang til bil mest i løpet av de to siste tiårene, dvs «...de gruppene som i minst grad har vært rammet av høye boligpriser og gjeldsrenter.» (Vibe 1991b).

#### **2.2.5 Livsfase er avgjørende for aktivitetsnivå og reisebehov**

Demografiske betingelser, som hvilken fase i livet man befinner seg i, er med på å forme hverdagslivets aktivitetsprogram og dermed reisevanene. Begreper som ungdoms- og etableringsfase, småbarnsfase, alderdom osv kan fortelle noe om omsorgsforpliktelser, aktiviteter, og familiestørrelse. «Sammensetningen av en familie og alderen på de forskjellige familiemedlemmene vil resultere i et aktivitetsmønster som kan være svært ulikt fra en familie med en annen sammensetning.» (Hjorthol m fl 1990:7). Vi finner flest biler blant barnefamilier med to yrkesaktive og færrest blant enslige, ikke yrkesaktive (Hjorthol og Vibe 1993). Vi vil benytte begrepet *livsfase* for et bestemt stadium i et menneskes liv og *familietype* for sammensetningen og alder på familiemedlemmene. På samme måte deler

Haraldsen og Kitterød (1992) familiens utviklingstrinn i *familiefaser*, som grupperer personer etter alder, ekteskapelig status og om de har hjemmeboende barn under 18 år eller ikke.

Det er viktig å understreke at også antall personer i husholdet, *familiestørrelsen*, er med på å danne forutsetninger for valg av transportmiddel. Det er vanskelig nok å komme seg inn på bussen med en barnevogn, men desto mer problematisk dersom du i tillegg må sørge for at treåringen kommer seg opp trappetrinnene og finner en sitteplass. Jo flere medlemmer i familien, jo flere individuelle reisemål må koordineres innenfor den samme knappe tiden man har til disposisjon. Å ha mange barn koster. Tross dårlig økonomi, velger mange foreldre med flere barn å prioritere innkjøp av bil (Wormnes 1994). Det er færre eneforsørgere enn ektepar og samboere med barn som har bil i husholdningen. Eneforsørgere har et annet hverdagsliv, økonomi og reisevaner enn foreldre som lever i parforhold (Stangeby 1987, Vibe 1991b, SSB1993).

For å oppsummere, varierer arbeidsoppgavene og reisevanene i husholdet etter hvilket stadium familien befinner seg i. Får du barn, blir kinoturene færre, turene til barnehagen flere og skyss av barn til og fra fritidsaktiviteter hyppigere. Livsfase sier noe om hvilke roller husholdningsmedlemmene har og utgjør en av faktorene som er med på å forme folks livsstil (Berge 1993). «De enkelte hushold eller familier utvikler sitt eget aktivitetsmønster tilpasset de verdier og behov de har, men grunnelementene er de samme. Småbarnsperioden karakteriseres for eksempel ved at en stor del av tidsbruken er obligatorisk og bundet, dersom ikke all barnepass og -omsorg kjøpes utenfor familien. Fordelingen av denne tidsbruken mellom foreldrene er derimot et resultat av åpne forhandlinger, tradisjon eller maktbruk.» (Hjorthol m fl 1990:7).

### **2.2.6 Kvinner og menn har ulik tilgang til transportressurser og forskjellige reisevaner**

Studier av reisevaner, tidsbruk og bruk av det offentlige rom viser klare forskjeller mellom kvinner og menn. Kvinner reiser mindre, kortere, har andre reisemål og bruker ikke så ofte bil som menn. Kvinner bruker dessuten fremdeles mer tid til husarbeid og barneomsorg og mindre tid på lønnsarbeid enn det mennene gjør. Kvinner har på denne måten et annet hverdagsliv enn menn, som uttrykkes gjennom andre aktiviteter og reiser (Hjorthol 1990). Cronberg (1986) skriver at menn som gruppe har vært drivkraften bak den tekniske utviklingen på det strukturelle området i samfunnet. Kvinners erfaringer ligger derimot tradisjonelt innenfor hverdagslivets handlinger, i reproduksjonen, også når det gjelder teknologi.

Forskjellene mellom kjønnene er størst i de eldste generasjonene. Nye generasjoner kvinner med bil og førerkort er i ferd med å nærme seg et «maskulint reisemønster». Som et eksempel kan vi nevne at andelen kvinner med egen bil i Oslo-regionen har steget fra 15 til 41 prosent fra 1977–1990 (Vibe 1991b). Reisevaneundersøkelsene for Oslo og Akershus viser samtidig en markert nedgang i antall kollektivreiser for kvinner i løpet av det siste tiåret (Hjorthol og Vibe 1993). Antall reiser som bilpassasjer har også gått ned blant kvinner parallelt med utjevningen av forskjellene mellom kjønnenes transportmiddelvalg og reisefrekvens. Vi kan si at det er kvinnene som står for mesteparten av økningen i

bilbruken i Norge (Vibe 1991b). Nye generasjoner av unge kvinner gjør krav på å få tilgang til bil på lik linje med menn. Denne utviklingen har gått parallelt med at vi har fått mindre forskjeller mellom kjønnene når det gjelder utdanning og yrkesvalg.

Ser vi på mennenes reisevaner fra 1985 til 1990, viser det seg at både sykkelbruk og antall kollektivreiser har økt, men totalt sett bruker menn bil like flittig i dag som for et tiår tilbake. 40 prosent av antall turer i Oslo og Akershus med kollektivtransport ble i 1990 foretatt av menn (Hjorthol og Vibe 1993). I familier med én bil er det hovedsakelig mannen som disponerer bilen. I familier med førskolebarn er kvinnens bilbruk like høy som mannens. Mange av disse familiene har to biler (Hjorthol 1990).

Når utviklingen nærmer seg en maskulin reisemåte der bilen står i fokus, svekkes kollektivsystemets trafikkgrunnlag, og tilbudet til personer uten tilgang til bil blir dårligere (Vibe 1991 b)<sup>19</sup>. Presset på miljø og infrastruktur øker.

Selv om økningen av antall kvinner med egen bil er nesten fire ganger større enn mennenes i samme periode (1977–1990), ligger likevel kvinnenes biltilgang i 1990 langt etter mennenes 13 år tidligere. Det vil derfor ta lang tid før forskjellene mellom kjønnene er utjevnet (Vibe 1991b).

### **2.3 Oppsummering**

Hverdagslivets gjentakende aktiviteter skaper et tidsbruksmønster som danner grunnlaget for folks reiser. Reisene binder sammen våre arenaer i familieliv og arbeidsliv. Reisene kan betraktes som handlinger avledet av hverdagslivets aktiviteter og kan beskrives ut i fra tidsbruk, lengde, reisemiddelbruk og hensikt. Rutiner og vaner for aktiviteter og reiser skaper forholdsvis stabile reisemønstre som egner seg til studie. Reisen foregår både innenfor et tidsrum, og den blir vurdert med tanke på tidsforbruk. For småbarnsforeldre blir reisene et bindeledd mellom hverdagslivets mange gjøremål innenfor fastsatte åpningstider og arbeidstider.

Hverdagslivets reiser foregår innenfor en romlig og sosial ramme og en tidsmessig dimensjon. Reisevanene formes av samfunnets materielle og sosiale strukturer. På samme tid skaper våre aktiviteter og reiser endrete rammevilkår for samfunnets fysiske og sosiale struktur. Vi kan si at reisene utvikles gjennom et vekslingsforhold mellom samfunnets strukturer og individets handlinger.

Å bevege seg innenfor det materielle rommet er blitt mer tidkrevende. Transportbehovet har økt på grunn av byens fysiske organisering med lange avstander mellom bolig, barnehage, arbeid, serviceinstitusjoner, familie og venner.

---

<sup>19</sup> For å dempe den maskuline transportutviklingen er det lett å hevde at kvinner må gå tilbake til en tradisjonell feminin transportmiddelbruk. Dette virkemiddelet kolliderer derimot med prinsipper om like rettigheter mellom kjønnene. Restriksjoner på bilbruk og begrensninger på reiseomfang må utformes innenfor et prinsipp om likestilling mellom kjønnene (Hjorthol 1990).

Markedet påvirker lokaliseringmønstrene. Økt transport og energiforbruk legger press på bykjernen. Infrastruktur i form av vegnett og gater bygges ut, og miljøbelastningene øker. Infrastrukturen er en treg masse, og det er vanskelig å endre samferdsel, fordi denne ofte er sterkt preget og bundet av tidligere tiders planlegging, beslutninger og iverksatte tiltak (Hjorthol 1990). Omlegging av infrastruktur er spesielt vanskelig i storbyer på grunn av tett boligstruktur og mangel på arealer.

I hverdagen er offentlige og private bestemmelser med på å fastsette rammen for individets handlingsmuligheter. Åpningstider og arbeidstidsordninger danner utgangspunkt for tidsbruk og reisevaner. Samtidig må individet forholde seg til hva andre personer mener og gjør. De sosiale strukturene er sammen med de fysiske strukturene med på å danne premissene for utformingen av reisene våre.

Våre økonomiske og sosiale ressurser er også med på å avgjøre hvordan vi mestrer transporthverdagen. Hvilken fase av livet vi befinner oss i og om vi er kvinne eller mann, styrer våre aktiviteter, reisebehov og tilgang til transportressurser.

## 3. Familiens transporthverdag

Anthony Giddens: «The study of the family used to seem to many one of the dullest of endeavours. Now it appears as one of the most provocative and involving.» (Giddens 1978:23 i Cheal 1991).

Med utgangspunkt i vårt tema om barnefamiliens reisevaner, vil vi forsøke å kombinere teori om reisevaner med familiesosiologi. Mens vi i kapittel 2 fokuserte på teoretiske tilnærminger til studiet av *reiser*, vil vi her se nærmere på dem som foretar reisene, i dette tilfellet aktørene innenfor *familien*. Kunnskap om bakgrunnskjennetegn ved de reisende, hva slags roller de har, og på hvilken måte familien er knyttet til andre institusjoner i samfunnet, kan bidra til å gi oss en bedre forståelse av hvorfor reisene oppstår og måten de blir gjennomført på.

Vi vil først oppsummere utviklingen i familiens transportmønster med utgangspunkt i endringer innad i familien og i samfunnet utenfor, fra 50-tallet og frem til i dag. Til denne gjennomgangen vil vi forsøke å knytte enkelte begreper fra familiesosiologien. Videre i kapitlet redegjør vi for hvordan dagens familier kan beskrives som et sammensatt sosialt system som fungerer i samhandling med andre sysselsettingssystemer. Her kommer vi inn på koordineringsproblemer som kan oppstå mellom ektefeller når de tradisjonelle kjønnsrollemønstrenes komplementaritet ikke eksisterer lenger, og arbeidsdelingen må redefineres. Deretter ser vi nærmere på barnefamilier med to yrkesaktive foreldre og hvordan begrepet «livsfaseklemma» kan beskrive småbarnsfamiliens hverdag når både mor og far er i arbeid. Arbeidsdeling, tidspress, dårlig økonomi og samspillet mellom offentlig barneomsorg og familiens omsorgsbehov er stikkord for denne delen. Til slutt legger vi frem noen hypoteser om småbarnsforeldres transportmiddelbruk til arbeid, med bakgrunn i det vi har gjort rede for i kapittel 2.

### 3.1 Familiens transporthistorie

Familiens transporthistorie viser sammenhengen mellom familieform, samfunnsutvikling og transportatferd. Kvinnenes endrete rolle i hjemmet og på arbeidsmarkedet har vært en sentral drivkraft i transportutviklingen, ved siden av utvikling i bystruktur og biltilgang.

#### 3.1.1 Begrenset transportbehov for 50-tallets kjernefamilie

Familiens sammensetning og funksjon som institusjon har endret seg i takt med den tekniske og økonomiske utviklingen i de vestlige deler av verden. Kjernefamilien, der mor arbeidet hjemme og far hadde inntektsgivende arbeid utenfor hjemmet, var etterkrigstidens familieform nummer en i Norge.



Begrepet *The Nuclear Family*, eller *kjernefamilien*<sup>20</sup>, som vi kaller denne familie-modellen i Norge, har sitt utspring i USA på 50-tallet. Analysen var utviklet av teoretikere som Talcott Parsons og William J. Goode. Familien ble sett på som en tilpasset enhet, en buffer mellom individ og samfunn. Familiens hovedfunksjoner var i hovedsak reproduksjon, sosial plassering og sosialisering. Familien ble sett på som en universal institusjon og en forutsetning for gode oppvekstvilkår (Cheal 1991). Kjernefamilien var tilpasset den industrielle organisasjon ved for eksempel stor arbeidskraftsmobilitet. Den lille familien, kun sammensatt av mor, far og eventuelt barn, gjorde at forholdet til annen slekt ikke forstyrret arbeidslivet. Det intime forholdet mellom mann og kone virket stabiliserende på samfunnet. Sosiale strukturer skulle ta over den produksjonen som hadde foregått innenfor familien før moderniseringen. Å skille produksjon og reproduksjon<sup>21</sup> var ingen funksjonstapping<sup>22</sup> av familien, men et ledd i effektiviseringen og spesialiseringen av familien. Mor skulle være husmor og den ekspressive leder, mens far var arbeider og instrumentell leder i hjemmet. De ulike kjønnsrollene var funksjonelle og nødvendige for å unngå konkurranse om yrkesstatus, noe som ville svekke solidariteten i ekteskapet (Parsons 1955).

Teorien om kjernefamilien var influert av strukturfunksjonalismen som betraktet familien som en enhet eller en institusjon dannet for å møte samfunnets behov for rekruttering av medlemmer. Den tradisjonelle teorien om kjernefamilien er blitt kritisert for å ikke ta opp i seg demografiske endringer og for dårlig å identifisere problemer som ble skapt innen familielivet. Kritikere mente teorien om kjernefamilien hadde et overforenklet syn på ekteskapet og på kvinnens rolle. Standard sosiologisk teori var preget av *konsensus*, usynliggjorde konflikter og ulikheter og passet dårlig på analyser av den økende gruppen enesholdninger. David Morgan benyttet strukturfunksjonalisten Robert Mertons begreper; *funksjoner* og *dysfunksjoner*, i sin kritikk av Talcott Parsons familieteori. Han argumenterte med at selv om familiestrukturer kanskje bidro til å øke samfunnets velbefinnende, kunne de også hindre den personlige utviklingen til individuelle medlemmer innenfor familien. Teorier om familien måtte beskrive både familiens funksjoner og dysfunksjoner (Cheal 1991, Merton 1957). Selv om sosiologisk teori med Parsons i spissen har møtt mye kritikk opp gjennom årene, var det denne teorien som først satte samspillet mellom familie og samfunn opp på den amerikanske forskningens dagsorden (Cheal 1991).

---

<sup>20</sup>Familiebegrepet var, før innføringen av "kjernefamilien", et vagere begrep. Familien var da en økonomisk og administrativ enhet som utover slekninger også besto av tjenestepiker og drenger i husholdet. Senere ble tjenestefolkene definert ut av familiebegrepet, så fulgte slekninger og til slutt foreldre. I dag tenker vi først og fremst på mor, far og barn som familie, selv om vi har en rekke ulike familieformer (Andersson og Gunnarsson 1990).

<sup>21</sup>Reproduksjon, se avsnitt 2.1. Begrepet kan oversettes med restituering av arbeidskraft. (Solheim 1985)

<sup>22</sup>Funksjonstømming blir beskrevet av Holter m fl (1975:45) som "...foredling av råvarer og produksjon av halvfabrikata for husholdninger overtas av industrien og ved at ivaretagelse av viktige familieoppgaver overføres til offentlige institusjoner".

50-årene var preget av gjenreising, full sysselsetting for menn, men relativt lav yrkesdeltakelse blant gifte kvinner. Denne markerte arbeidsdelingen mellom kjønnene gjorde at behovet for transport var relativt begrenset. Siden kvinnen arbeidet i hjemmet og familien derfor kun hadde én person med inntektsgivende arbeid, var sjansen for mistilpassing mellom lokalisering av bolig og arbeidsplass mindre enn dersom begge foreldrene hadde arbeid utenfor hjemmet. Siden omsorgsfunksjonene var konsentrert til hjemmet, var det ikke behov for transport av barn til og fra barnehage.

I byene bodde de fleste i de indre byområdene hvor handel og industri var lokalisert. Det var derfor, for en stor del av befolkningen, mulig å bevege seg til fots, med sykkel eller kollektive transportmidler på veg til arbeid eller nærbutikk. Kjernefamiliens markerte arbeidsdeling i etterkrigstiden og den sentraliserte bosettingen i byområdene begrenset familiens transportbehov. Ikke før i 1960 ble bilen frigitt for salg til privatpersoner i Norge (Hjorthol m fl 1990).

### **3.1.2 Økt yrkesdeltagelse blant kvinner og lengre arbeidsreiser for menn**

På 60-tallet var det fremdeles den yrkesaktive mannens rytme som dannet utgangspunkt for familiens tidsbudsjett. Mange arbeidsplasser lå fremdeles i sentrale områder, mens drabantbyer og boligområder ble lokalisert utenfor bykjernen. Utbygging av kollektivsystemer, som for eksempel forstadsbanene i Oslo, var med på å begrense behovet for bruk av bil til arbeid, selv om arbeidet lå lenger unna boligen (Schiefløe 1985, Hjorthol m fl 1990). Bilen ble, for dem som ikke hadde direkte bruk for bilen i yrkeslivet, i hovedsak benyttet til fritidssystemer som for eksempel campingtur, dra på hytta eller for å besøke slekninger utenfor byen. I 1965 var det rundt 40 prosent av familiene som hadde bil (Hjorthol m fl 1990).

I slutten av 60-årene og i begynnelsen av 70-årene kom flere og flere kvinner ut i betalt arbeid. Arbeidsplassene krevde få kvalifikasjoner og lå ofte i nærheten av hjemmet, for eksempel innen service- og produksjonsarbeid. Arbeidsreisen var kort, slik at kvinnes yrkesaktivitet ikke bidro til å øke transportbehovet. Kvinnene var fremdeles hjemme med barna til disse kom i skolealder. Arbeidsreisen til mannen ble i denne perioden lengre, fordi flere bedrifter valgte å flytte ut til rimelige og mindre sentrale næringsområder (Hjorthol, Kolbenstvedt og Vibe 1990). Kvinner som gikk tilbake til arbeidet når barna ble større, beholdt hovedansvaret for husholdsarbeidet og omsorgen for barna. Begrepet «dobbel-arbeidende kvinner» oppstod. Konfliktene mellom kravene fra hjemmet og arbeidslivet var en av flere årsaker til at flere kvinner valgte å arbeide deltid.

Kvinnenes økte deltaking i yrkesliv og samfunnsliv bidro blant annet til å belyse en skjev arbeidsdeling i familien, mangel på likestilling i arbeidslivet, mangel på støtte til barneomsorg og krav om økonomisk selvstendighet. Den tradisjonelle modellen av familien fra 50-årene måtte redefineres. Man var opptatt av at familien kunne organiseres på ulike måter og hvordan flere ulike strukturer innenfor og utenfor familien kunne utfylle de samme funksjonene som tidligere var forbeholdt kjernefamilien (Cheal 1991). Familiens sammensetning varierte mer, fra den tradisjonelle kjernefamilien; mor–far–barn, til eneforsørgere,

familiekollektiv eller familier bestående av for eksempel sønn, stefar, far, mor, stebror og søster<sup>23</sup>.

### 3.1.3 80- og 90-årenes to-bilhushold

I dag er det å ha to biler i husholdningen en nødvendighet for mange yrkesaktive ektefeller med små barn, lange arbeidsdager og lange arbeidsreiser. Økt utdanning blant kvinner og nye «kvinnearbeidsplasser» innen offentlig sektor har bidratt til at de fleste kvinner i dag velger å arbeide utenfor hjemmet. Mange familier sliter med dårlig økonomi. Heltidsarbeid er også vanlig blant unge mødre (Leira 1991). Denne arbeidssituasjonen fører til at mange barn må bringes og hentes i barnehage eller hos dagmamma. Med to arbeidsplasser som ligger utenfor gangavstand og med forskjellig lokalisering, øker faren for mistilpassinger mellom de ulike funksjonene. Fritidsaktiviteter og rekreasjon er i større grad enn tidligere basert på bilbruk. Å bevege seg i byens trafikkbilde kan virke tryggere med bil enn til fots eller med sykkel.

Samtidig som de fleste er i arbeid og bilen er blitt en forutsetning for å kunne gjennomføre hverdagens aktiviteter, er lokaliseringsmønstrene endret. Flere arbeidsplasser er flyttet ut av sentrumsområdene, mens folk bosetter seg i utkanten av byen. På denne måten øker avstanden mellom hjem, arbeid og service. Det blir vanskelig å tilby gode og lønnsomme kollektive transportløsninger når reisemålene er spredt. Samtidig opptrer vi mer individuelt på ulike arenaer, i arbeidsliv og fritid. For å unngå å hele tiden måtte koordinere sine bilbaserte aktiviteter i forhold til andre familiemedlemmers transportbehov, er det flere familier, der begge er yrkesaktive utenfor hjemmet, som har anskaffet seg en bil til i husholdet (Hjorthol m fl 1990).

Tendensen til at «...den enkelte integreres i stadig flere og sterkere ikke-familiære aktiviteter og organisasjoner eller institusjoner som representant bare for seg selv.» (Holter m fl 1975:76), kalles for *individuering*, og er oppstått som en følge av differensieringen og spesialiseringen innenfor samfunnets produksjonsliv og familieliv (Holter m fl 1975). Dagens samfunn vektlegger idealet om selvrealisering. Individueringen står i kontrast til kollektivistiske familieprinsipper og en intimisering eller privatisering av familielivet. Miljøet på arbeidsplassen får en sentral plass i livet, økonomisk frihet prioriteres og fritiden organiseres utenfor hjemmet samtidig som kravene til et perfekt følelsesmessig samliv er stort. Konkret ser vi tendensen til individuering ved for eksempel at familien ikke

---

<sup>23</sup>Ifølge kritikerne kan man ikke betrakte «familien» som en felles aktør, men som *en lokalisering av ulike personer med forskjellige interesser, der det enkelte familiemedlem benytter seg av familiens strukturer på ulike vis* (Hartmann 1981). Ved å gjøre dette handler de ikke bare som medlemmer av familien, men også som medlemmer av ulike kategorier av sosiale kjønn. Et eksempel på dette er arbeidsdelingen i familien hvor kvinner får mindre igjen i forhold til deres bidrag til familieøkonomien, mens menn får fordeler av det ulike bytteforholdet. Arbeidsdelingen i den tradisjonelle kjernefamilien betraktes som undertrykkende innenfor feministisk teori. Kvinnenes undertrykkede rolle blir sett på som en konsekvens av patriarkalske systemer der menn utøver makt og sosial kontroll i ulike sosiale institusjoner. Sosial kontroll utøves gjennom forskjellige ideologiske konstruksjoner for hvordan familielivet bør arte seg (Cheal 1991). Ideen om den harmonipregete kjernefamilien er et eksempel på en slik ideologisk modell.

lenger spiser middag sammen så ofte og at arbeidslivet prioriteres. Samvær og aktiviteter foregår ofte utenfor familien, men intensiveres heller de gangene man er sammen (Kitterød 1992, 1993). Individueringen fører også til at hvert familiemedlem må ha egne transportløsninger, noe som krever organisering av private og kollektive transportressurser<sup>24</sup>.

### 3.2 Vår oppfatning av begrepet «familie»

For å kunne studere småbarnsfamiliens reisevaner, må vi først gjøre oss kjent med familien som institusjon. Nedenfor vil vi redegjøre for noen begreper som kan benyttes til å beskrive forhold innad i familien og interaksjonen mellom familie og samfunn.

#### 3.2.1 Familien består av aktører med ulike interesser

Vårt utgangspunkt er at man må betrakte familien som en lokalisering av ulike aktører eller personer med forskjellige interesser. Man kan ikke tillegge familien status som én felles aktør, men som en samling av individer hvis interesser *kan* være, men ikke nødvendigvis *er*, sammenfallende (Simonsen 1993). Det er forholdene mellom familiens medlemmer som skaper familien. Vi har med utgangspunkt i dette synet valgt å se på aktørene og deres roller som barn, mor og far, yrkeskvinne og arbeider, for å gi et bilde av småbarnsfamiliens reisevaner i hverdagen.

Familiemedlemmenes situasjon er samtidig formet av familiens interaksjon eller samspill med samfunnet for øvrig. Arbeidstidsordninger og den offentlige politikken for barneomsorg kan sette både tidsmessige og økonomiske rammer for familiens husholdningsbudsjett og hverdagsliv. Tilgang til offentlige transportmidler er også en viktig faktor når aktørene innenfor familien skal koordinere sine aktiviteter. Familien vil ha ulike egenskaper og behov, avhengig av hvem den er sammensatt av og hvor mange personer den består av. Familien som helhet har et annet uttrykk enn summen av dens individer (Simonsen 1993). Mens aktørene innen familien utveksler goder og byrder seg imellom, er de alle medlemmer av samfunnet og må forholde seg til samfunnets institusjoner og endringer i disse. Vi vil derfor, ved siden av å se på hvert enkelt familiemedlem, betrakte familien som et sysselsettingssystem som er knyttet til andre sysselsettingssystemer i samfunnet.

#### 3.2.2 Familien som sysselsettingssystem

Cato Wadel er opptatt av det gjensidige forholdet mellom individ, familie og det offentlige. Han betrakter familien som et sysselsettingssystem som står i gjensidig

---

<sup>24</sup>Endringene i familien kan sees på pessimistisk som en oppløsning av familien eller som en positiv utvikling av nye familieformer. Begrepet om individuering og idealet om selvrealisering, kan for eksempel både oppfattes positivt i et modernistisk familie-perspektiv, men også mer negativt fra et anti-modernistisk synsvinkel (Cheal 1991).

avhengighetsforhold til andre typer sysselsettingssystemer som for eksempel andre familier og hushold, bedrifter, forretninger, barnehager, skoler, helse- og sosialvesen og transport. Sysselsettingssystemene blir sett på som et sett av innbyrdes avhengige aktiviteter og sosiale roller. Det kan benyttes på flere geografiske nivåer og enhetsnivåer, for eksempel hushold, bedrift, bransje, vesen, sektor, og næring (Nybø og Wadel 1985)<sup>25</sup>. På denne måten kan vi, ifølge Wadel, sidestille, sammenlikne og kople både hva familiemedlemmene og utenforstående gjør (Wadel 1983). Ved å studere disse systemenes interaksjon innad og med hverandre, kan man avdekke hvordan ulike aktiviteter henger sammen og danner produksjonskjeder. Den kan også vise hvordan sosiale personer inngår i relasjoner og danner rollesystemer.

Konkret for småbarnsfamilien er eksempelvis foreldrerollen basert på et samarbeid mellom foreldre og barn. Relasjonell samhandling med etablering, vedlikehold og endring av konkrete sosiale relasjoner og roller utgjør svært mye av det arbeidet som utføres innen familien (Wadel 1983). Samtidig er yrkesaktive foreldrene avhengig av et samarbeid med institusjoner, som for eksempel skolefritidsordninger og barnehage, for å kunne kombinere sine omsorgsroller med arbeiderrollen. Denne samhandlingen krever ofte mye reising for å få dekket behov som tidligere var lokalisert i familie og nærmiljø. Begrepet sysselsettingssystem kan på denne måten beskrive samhandlingen mellom familiemedlem, familie, nærmiljø og samfunn.

### **Familiens plass i produksjonskjeden**

Dersom vi ser på oppgavene innenfor familien, har de enkelte familiemedlemmene som regel sine bestemte «produksjonsoppgaver», familien har en bestemt arbeidsdeling. Mor har kanskje hovedansvaret for matlaging, husrengjøring, omsorg og oppdragelse av barna, mens far er hovedforsørger og har hovedoppsyn med barnas utdanning og fritidsaktiviteter. De større barna tar del i husarbeidet og må følge opp skolearbeidet.

Samtidig har mor og far en forpliktelse til å reprodusere arbeidskraft til samfunnets produksjon, et arbeideransvar og et ansvar som forbruker. Barna har lovfestet plikt til å ta utdanning. Hill mener at familien må fullføre visse oppgaver eller *developmental tasks* for at behovene til samfunnet, familien og individet kan dekkes: 1) reproduksjon, 2) fysisk omsorg og beskyttelse, 3) oppfostring, utdanning eller sosialisering, 4) rekreasjon, 5) gi/opprettholde status, 6) gi følelesmessig respons. I tillegg til disse oppgavene viser Oburn og Nimkoff til familiens produksjonsoppgave eller økonomiske funksjon, den seksuelle funksjon og religionsfunksjonen i samfunnet (Cheal 1991).

Familiemedlemmene har oppgaver som henviser til familiens og individenes krav, samtidig som familien i kraft av sine medlemmer også har oppgaver rettet mot

---

<sup>25</sup>Vi har valgt å benytte begrepet "sysselsettingssystem" fremfor det mer kjente skillet mellom «privat og offentlig sfære» for å få med blandede aktiviteter som ligger mellom de to sfærene.

samfunnets behov. Med utgangspunkt i denne avhengigheten mellom individ, familie og samfunn, kan vi betrakte familien som et sosialt system<sup>26</sup>.

### **Rollekonflikt og arbeidsdeling i familien**

Dagens moderne samfunn med sine stadige endringer og tidspress har gjort det vanskeligere for familiemedlemmene å takle kravene fra familie og samfunn og komme til en felles enighet om hvordan ansvaret for hverdagens oppgaver bør fordeles og gjennomføres. Rolle- og arbeidsfordelingen er ikke opplagt lenger. Når begge foreldre er i lønnet arbeid utenom hjemmet, stilles det nye krav til samarbeid og koordinering mellom ektefellene. Dette kan bidra til at mye tid går med til å forhandle for eksempel om hvem som skal ha ansvar for å hente eller bringe barna om morgenen, hvem som kan arbeide overtid o.l.

«Mens det tradisjonelle familiemønsteret bygger på komplementaritet i menns og kvinners rolleutforming, innebærer det nye at både menn og kvinner har roller både i lønnet og ulønnet arbeid, i arbeidsliv og familie. Utfordringen i familien blir både å få til større samordning for den enkelte av de ulike oppgavene i familie- og arbeidsrollen, og en felles samordning mellom ektefellene.» (Strømsheim 1983:29).

På samme måte som vår tidsbruk i familien og i arbeidslivet kan komme i konflikt med hverandre, kan det oppstå uoverensstemmelser mellom ulike forventninger fra for eksempel familie og arbeidsgiver (se avsnitt 2.1.2). En person med en spesiell posisjon<sup>27</sup>, for eksempel far, kan ha en rolle som består av tolkede forventninger fra hans barn, en annen fra hans svigerforeldre, en fra barnevernsmyndighetene, en fra arbeidskamerater osv (Trost1984). Dersom disse forventningene trekker i ulik retning, oppstår det en rollekonflikt. Tiden som småbarnsfar eller småbarnsmor kan virke på mange som en endeløs drakamp mellom hjem og arbeid, omsorg og karriere. Rollekonfliktene kan konkret i hverdagen ofte fortone seg som tidsbrukskonflikter. Diskusjon eller forhandlinger om arbeidsdeling og fordeling av tid mellom arenaene hjem og arbeidsplass er tidkrevende og kan skape uro mellom ektefellene. Denne samhandlingen dreier seg om relasjonen mellom dem, der makt og kjærlighet står sentralt. Våre sosiale kostnader bidrar på denne måten til å styre tidsbruken. For mange er god tilgang

---

<sup>26</sup>Et system er et sett av samhandlende deler eller elementer som danner en avgrenset helhet mot verden utenfor og som går inn i transaksjoner med sine omgivelser (Cheal 1991). Reuben Hill mener ifølge Cheal (1991) at familien kan betraktes som et sosialt system, fordi familiemedlemmene innehar ulike posisjoner som er internt avhengige, der endringer i atferden til et av medlemmene vil føre til endringer i adferden til andre medlemmer. Familien er en relativt lukket avgrenset enhet, men er også en likevektsøkende organisasjon med evne til tilpasning. Familien er på denne måten en utøvende enhet som både kan møte kravene fra eksterne aktører i samfunnet utenfor og interne krav og behov fra dets medlemmer.

<sup>27</sup>Ethvert individ innehar et sett av ulike posisjoner eller status som det er knyttet forventninger til. Hver enkel posisjon som en person innehar inneholder flere rolle-relasjoner eller forhold mellom posisjonsinnehaveren og "de andre" som har forventninger til personens status. Merton (1957) kaller disse for rollesett. Rommeltveit (1955:84) definerer sosial rolle som "...et system av sosiale normer rettet mot et og samme individ som medlem av en gruppe eller del av en psykologisk utskilbar kategori av individer. Han deler de sosiale rollene inn i to typer: 1) Den foreskrevne sosiale rolle, som består av forventninger om hvilken atferd en posisjonsinnehaver skal utføre, og 2) den subjektive sosiale rollen, et system av mottatte sosiale normer rettet mot individet (Se også Østerberg 1984).

til et fleksibelt transportmiddel som bilen nødvendig, for å dempe tidspresset og takle oppgaver og forventninger.

### 3.3 Barnefamiliene befinner seg i en «livsfaseklemme»

Situasjonen til en familie med førskolebarn der begge foreldrene er yrkesaktive, kalles ofte for *livsfaseklemme* etter det engelske uttrykket *life-cycle squeezes* (Karlsen 1990)<sup>28</sup>. Forventninger til våre roller i hverdagsliv og arbeidsliv trekker i ulike retninger. Krav om overtid, omstilling og etterutdanning kolliderer med barns og egne foreldres omsorgsbehov, husarbeid og ønske om en aktiv fritid og et sosialt liv. Tidligere var kvinner og menn utsatt for sitt største karrierepress i en alder av 50–60 år. Etablering og barneomsorg<sup>29</sup> var stort sett unnagjort før vi virkelig ble attraktive på arbeidsmarkedet. I dag får vi barn seinere, samtidig som karrierekravet kommer tidligere. Dette fører til at vi blir presset fra arbeidsliv og hverdagsliv på samme tid (Karlsen 1990).

Karlsen (1990) betrakter 90-årenes norske familie som en middels stor transportbedrift som hver dag før jobb må planlegge disponering av tid og privatbil, rekke over lange avstander og unngå å sitte fast i køen på veg til barnehagen. Logistikk er ifølge ham en av de viktigste kunnskapene familien må mestre. Familiens mange aktiviteter og ditto transportbehov er med på å «fleksibilisere» den offentlige og private sektor. Krav om økt omsorgsavlastning, fleksible åpningstider og transporttilbud følger i kjølvannet av hverdagslivets tidspres.

#### 3.3.1 Mødrenes inntog i yrkeslivet har skapt behov for en reorganisering av omsorgsarbeidet i familien

Toinntektsfamilien er i dag den dominerende familieformen innenfor småbarnsfamiliene. Yrkesaktiviteten blant norske småbarnsmødre er betydelig høyere enn ellers i Vest-Europa dersom vi holder de skandinaviske land utenfor. Tre av fire mødre med barn under skolealder er yrkesaktive, og flere og flere av dem arbeider heltid (Leira 1991). Det er småbarnsmødrene som har stått for den største økningen på arbeidsmarkedet ved at de i dag går raskere tilbake i arbeid etter en fødsel enn det denne gruppen gjorde tidligere (Strømsheim 1983). Med hushold basert på to inntekter, har familiens uselvstendighet blitt mer synliggjort. Samspillet i ektefellenes tidsbruk er spesielt kritisk i fasen der omsorgsoppgavene

---

<sup>28</sup>Uttrykket «livsfaseklemme» ble opprinnelig brukt for å karakterisere perioder i livet med misforhold mellom inntekter og utgifter. Etter hvert ble betegnelsen også brukt om perioder med pressede tidsressurser (Haraldsen og Kitterød 1992).

<sup>29</sup> «Omsorgsarbeid refererer vanligvis til det arbeid, pass og stell, pleie og tilsyn som utføres for ikke-selvhjulpne personer.» (Wadel 1983:18). Statistisk sentralbyrå betrakter i sine tidsnyttingsanalyser omsorgsarbeid som all ubetalt og privat omsorg. SSB definerer omsorgsarbeid som pass, stell, lek, samtale, følge/hente barn eller pleie/hjelp til voksne og andre husholdninger. Barneomsorg defineres som aktiviteter som rettes inn mot barns fysiske og sosiale behov, der barnet står i sentrum for oppmerksomheten (Haraldsen og Kitterød 1992). Her vil vi i benytte SSBs tolkning av begrepene omsorg, omsorgsarbeid og barneomsorg.

må gjennomføres innenfor en og samme generasjon<sup>30</sup>. Småbarnsfamiliene bruker mer tid til omsorgsarbeid enn foreldre med barn i skolealder og par som ikke har barn (SSB 1992).

### **Små endringer i fedrenes yrkesrolle**

Selv om den kjønnsmessige arbeidsdelingen innenfor familieøkonomien har endret seg med kvinnens inntog i arbeidslivet, har fedrenes yrkesrolle forandret seg lite. Yrkesaktiviteten blant norske fedre har ikke gått ned i samme takt som økningen i mødrenes yrkesaktivitet. Anne Lise Ellingsæter (1991) skriver at småbarnsfedre tilhører den gruppen som oftest har en ukentlig arbeidstid som overstiger normalarbeidstiden. Hun understreker samtidig at redusert lønnet arbeidstid blant menn ikke nødvendigvis øker deres omsorgsarbeid. Ifølge Ellingsæter og Haraldsen og Kitterød (1992) viser de norske tidsnyttingsundersøkelsene fra SSB at en reduksjon i menns arbeidstid i 80-årene ble erstattet av en økning i fritiden, mens det ikke var noen økning i menns husholdsarbeid i samme periode.

Småbarnsfasen kommer samtidig med utgifter til bolig og bil foruten etablering av posisjon på arbeidsmarkedet med henblikk på videre karriere. Dette er faktorer som kan ligge bak menns prioritering av arbeid fremfor barneomsorg (se avsnitt 3.3.4).

Ellingsæter (1991) viser at menns arbeidstid har liten innvirkning på den tiden de tilbringer sammen med barna sine. Tiden heltidsarbeidende menn tilbringer sammen med barna er ikke forskjellig fra deltidsarbeidende menns tidsbruk<sup>31</sup>. Hun viser til at tidligere undersøkelser har konkludert med at kjønn «...står for mye mer av variasjonen i den enkeltes tidsbruk i arbeid i familien...» enn yrkesstatus, og konkluderer med at lang arbeidstid i seg selv ikke er et hinder for likestilling (Ellingsæter 1991:159).

### **Mindre husarbeid, men mer aktiv barneomsorg**

Tidsnyttingstudier viser at på tross av økt yrkesaktivitet i småbarnsfasen, har utvidede permisjonsrettigheter i forbindelse med svangerskap, fødsel og barneomsorg, bidratt til å gi større rom for samvær med små barn i hverdagen. Selv om flere mødre og fedre arbeider utenfor hjemmet, benytter de mer tid til aktiv barneomsorg som pass, stell, lek, samtaler o l enn for et tiår tilbake. For å prioritere omsorgen for barna, har mødrene til gjengjeld skåret ned på tiden til vanlig husarbeid. Mødrenes totale samværstid har gått noe ned siden 1980, men nedgangen er liten, tatt i betraktning mødrenes økte yrkesaktivitet og økningen i andelen barn som passes utenfor hjemmet (Kitterød 1992).

---

<sup>30</sup>I vår kultur virker det som om normen er at hovedansvaret for omsorgen for barna bør ligge hos mor og far. Likevel har familien aldri vært helt selvhjulpent når det gjelder barneomsorg. Tidligere var det for eksempel helt vanlig at barn og ungdom drev egenomsorg på tvers av familier.

<sup>31</sup>Haraldsen og Kitterød (1992) finner i motsetning til Ellingsæter (1991) at småbarnsfedre som arbeider over 45 timer i uka bruker 14 min mindre på husarbeid og 19 min mindre til barneomsorg enn fedre med kortere arbeidstid. Utvalget er imidlertid lite og resultatene må derfor tolkes med forsiktighet.



Mens småbarnsmødrene har trappet ned på husholdsarbeidet, har småbarnsfedrene økt sin aktive barneomsorg noe. Småbarnsfedre tilbringer i underkant av fem timer i gjennomsnitt pr dag sammen med egne barn under skolealder. Dette er halvparten så mye tid som det småbarnsmødrene er sammen med barna. Selv om tilnærmet alle småbarnsfedre er i full jobb, ser det ut til at de i større grad enn før konsentrerer tiden utenom jobben mer om barna. De har også noe mer eneansvar for barneomsorgen enn det de hadde tidligere. Men selv om fedrene er mer alene sammen med barna nå enn for ti år siden, utgjør fedrenes alenesamvær bare en tredjedel av mødrenes. Mødrenes samvær med barna er fremdeles langt mer rutinepreget enn fedrenes. Mødrene bruker halvannen time av samværstiden til husarbeid, mens småbarnsfedrene prioriterer fritidsaktiviteter i samværet med barna og bruker i gjennomsnitt ca et kvarter av samværstiden til huslige sysler. Totalt benyttet mødre i 1990 mer enn dobbelt så mye tid som fedre til stell og pass av barn (Kitterød 1992).

«Den nye mansrollen med økt deltakelse i hjem og familieliv har trolig hatt større gjennomslag i media enn i norsk dagligliv.» (Haraldsen og Kitterød 1992:47).

Siden arbeidsdelingen mellom kjønnene i hjemmet fremdeles er forholdsvis tradisjonell, forsøker kvinnene å takle sine roller som yrkeskvinne, mor og husmor gjennom å spare tid på aktiviteter der dette er mulig. Som nevnt, er husarbeidet kuttet drastisk ned, mens tiden til barna er opprettholdt på noenlunde samme nivå. Mye av det praktiske omsorgsarbeidet er likevel overlatt til private og offentlige institusjoner. Småbarnsforeldrenes hverdag går med til bringing og henting av barn i barnehage eller hos dagmamma, innkjøp eller andre ærend på veg hjem fra jobb, lage en hurtig middag og ta seg av barnet før leggetid. Å være i inntektsgivende arbeid begge to, skaper behov for et omsorgstilbud utenfor hjemmet, muligheter for smidighet i arbeidet, fleksible og tidsbesparende transportmidler og muligheter for effektive innkjøp og ærend i forbindelse med arbeidsreisen.

### 3.3.2 Den offentlige barneomsorgen er kommet på etterskudd

Reorganiseringen av dagliglivet innenfor privatsfæren har som regel vært basert på barnetilsyn utenfor familien. Utbyggingen av den offentlige barneomsorgen har ikke maktet å følge opp behovet for omsorgstøtte. Familier med yrkesaktive mødre har tradisjonelt ikke vært en prioritert behovsgruppe innen offentlig barnehagepolitikk. Dersom vi ser på den offentlige støtten til barnetilsyn, viser det seg at denne ikke har utviklet seg i takt med kvinnenes økte yrkesaktivitet. Det norske arbeidsmarkedet har, med unntak av bestemmelser i arbeidsmiljøloven av 1978, tatt lite hensyn til de mange småbarnsforeldrene innenfor arbeidsstyrken (Leira 1991). Markedspolitikken går ut fra en arbeidskraft som er fri og ubunden, noe som vanskelig lar seg forene med arbeidskraftens omsorgsansvar for barn og gamle. Cato Wadel (1986) konstaterer at barneomsorgen innenfor familien verken er med i vårt nasjonalbudsjett eller har spesielt stor plass i sysselsettingspolitikken, på tross av at vi betrakter den som et av de viktigste arbeidsområder i vårt samfunn.

Mens politikken for den offentlige barneomsorgen tidligere kun fokuserte på barnas situasjon, er likestillings- og barnehagepolitikken i Norge i dag også rettet mot omsorgens betydning for kvinners yrkesaktivitet. Barnehagetilbudet er likevel ikke godt nok utbygget. «I 1990 hadde det totale barnehagetilbudet nådd et nivå som ville ha vært tilstrekkelig til å dekke den etterspørselen de yrkesaktive mødrenes barn representerte tidlig i 70-åra.» (Leira 1991:73). Oslo hadde det samme året en offentlig barnehagedekning på 47 prosent (Oslo kommune 1994)<sup>32</sup>. Leira (1991) mener at den manglende oppfølgingen av de private og offentlige tilsynsordningene i Norge kan skape problemer for likestillingsarbeidet i småbarnsforeldrenes hverdag. Mangelen på barnehageplass begrenser ikke kun muligheter for yrkesaktivitet. Man kan risikere å få tildelt en plass i motsatt retning av arbeidet og langt unna nærmiljøet. Med slike lokaliseringsbetingelser er bilen som regel en nødvendighet.

### **Private fleksible tilsynsordninger**

Dagmammaer, praktikanter, slekt og venner utøver uformell barneomsorg som ikke er offentlig kontrollert, men som har et betydelig marked. Selv om det er dyrt å ha praktisant, er etterspørselen etter denne tjenesten større enn tilbudet, noe vi kan se av alle annonsene under rubrikken «ledige stillinger». Verdien av å ha en *fleksibel* tilsynsordning prioriteres fremfor en billigere, men kanskje mer tidsavhengig løsning.

«Dagmødre, deltidsmødre og dobbeltarbeidende mødre er hjørnesteiner i den norske barneomsorgen og utgjør en vesentlig forutsetning for den grad av likestilling vi finner mellom kvinner og menn, mødre og fedre i arbeidsmarkedet.» (Leira 1991:78).

Å etablere et *lokalt sysselsettingssystem* i nabolaget kan være en viktig faktor i arbeidet med å mestre hverdagen som sysselsatte foreldre (Leira 1983). For barnefamilier kan tidsbruk hos andre familier i nabolaget være avgjørende for deres egen hverdag (Gullestad 1989). Foreldrene er avhengig av hvilke familieformer som finnes i nabolaget og mulighetene for et godt tidssamspill. For småbarnsmødrene er ofte deres egen rolleutforming avhengig av hvilke ressurser som finnes blant andre kvinner i nærmiljøet. Avtalen mellom mor og dagmamma om barnetilsyn er et bindeledd mellom to ulike tidsbruksmønstre. Et stort antall kvinner med en mer «tradisjonell» husholdsorientert tidsbruk er en forutsetning for at andre kvinner kan være mer «moderne» i sin tidsbruk (Wadel 1983). Bruk av omsorgsressurser i nabolaget er lite utbredt i sentrale byområder, fordi det sosiale nettverket i nærmiljøet ofte er dårlig (Barstad 1992a). For småbarnsforeldre er det viktig å ha god kjennskap til den personen som skal ha ansvar for barna. Men i dag kan vi ikke ta for gitt at venner og slekt har mulighet til å hjelpe til med tilsyn. Før var det for eksempel vanlig at besteforeldrene stilte opp når det gjaldt barnepass. Dette foregår i en viss grad ennå, selv om mange bestemødre og bestefedre er yrkesaktive og ikke alltid har mulighet til å se til barnebarna. Det er dessuten ofte lange avstander mellom besteforeldrenes bosted

---

<sup>32</sup>I Danmark og Sverige har politikken for barneomsorgen i sterkere grad enn i Norge vært koordinert med sysselsettingspolitikken. Barnehager har ikke bare vært bra for barna, men også for landets økonomi, som har hatt behov for mødrenes arbeidskraft. I Sverige og Danmark er det private barnetilsynet til en viss grad offentlig styrt ved at mellom 20 og 30 prosent av tilsynet er basert på kommunale dagmødre i familiedaghjem (Leira 1991).

og der barnefamilien bor. Denne utviklingen har igjen økt behovet for å bygge ut den offentlige barneomsorgen.

### **3.3.3 Fleksible arbeidstidsordninger og åpningstider, en nødvendighet for dobbeltarbeidende småbarnsforeldre**

I dagens moderne samfunn er nesten all virksomhet styrt etter klokken. Familiens hverdagsliv er fylt av en rekke aktiviteter og ærend som er bundet av tidsbegrensninger, aktiviteter man må gjennomføre innenfor en bestemt tidsramme.

Mye arbeid utføres utenom normal arbeidstid, særlig innenfor service- og omsorgsykker, dvs innenfor såkalte «kvinneyrker». De fleste arbeidstidsordninger er lagt opp etter en tradisjonell arbeidsdeling og ikke med utgangspunkt i en situasjon der lønnsarbeideren har omsorgsarbeid. Foreldreskift, eller atskilte tider i og utenfor hjemmet for foreldre, har blitt en strategi for å få tidskabelen til å gå opp (Mårtensson 1984). Enten kombinerer foreldrene skiftordninger hjemme med omsorgsstøtte utenfra, eller så velger de fullt skift og møter hverandre i døra. De som har tilbud om fleksitidsordninger på arbeidsplassen «flekser» hver sin veg for å unngå at barna får for lange dager i barnehagen (Kitterød 1992, Jacoby og Näsman 1989). Men disse ordningene gjelder fremdeles kun for et begrenset antall småbarnsforeldre. Fortsatt er arbeidstider og arbeidsdagens lengde et stort problem for mange småbarnsfamilier<sup>33</sup>.

Avstand til arbeid og tidsbruk på arbeidsreisen er viktige faktorer som vurderes ved valg av arbeidstidsordninger. Dersom arbeidsreisen tar lang tid, lønner det seg ikke for kvinnen å arbeide færre timer om dagen, men å jobbe overtid noen dager og avspasere hele dager, eller hun kan ta skiftarbeid. Dersom reisetiden er kort, kan hun derimot arbeide flere korte dager uten at hun taper for mye tid på å reise. Mulighetene for å innskrenke tidsbruken på arbeidsreisene er avhengig av hvilke fleksible arbeidstidsordninger arbeidsplassen kan tilby småbarnsforeldrene og hvor nær jobben ligger i forhold til hjemmet (Jacoby og Näsman 1989).

#### **Institusjoner er lite koordinert med arbeidstider**

Det er ikke bare arbeidstider man må holde orden på. Mange må i tillegg ha oversikt over og rekke de offentlige transportmidlenes avganger, forsøke å nå barnehagen i rett tid og hente barnet innen åpningstiden, og passe på når butikken, posten, banken, biblioteket og helsesenteret holder åpent. Mens folk flest tidligere hadde tilnærmet like lang arbeidstid og serviceinstitusjoner forholdsvis like åpningstider, varierer arbeidstidene og åpningstidene i dag ofte sterkt innenfor en og samme bransje. Tiden vår er blitt mer oppdelt, og det er vanskeligere å holde rede på hvilke tidspunkt som gjelder, avhengig av hvilken ukedag det er, hvilken forretning man vil handle i, eller hvilken serviceinstitusjon man skal til

---

<sup>33</sup>Muligheten for fleksible tjenesteordninger varierer med sosioøkonomisk status. «Betydelig flere høyere tjenestemenn har fleksible tjenesteordninger sammenliknet med lavere tjenestemenn og arbeidere. Ubekvem arbeidstid forekommer også oftere blant arbeiderfamilier enn blant tjenestemannsfamilier» (Andersson og Gunnarsson 1990:71). Andelen personer med fleksitid i Oslo-regionen var i 1988 på ca 66 prosent i privat virksomhet og 34 prosent i det offentlige (Hjorthol og Nielsen 1988).

(Andersson og Gunnarsson 1990). Selv om variasjonen i åpningstidene kan skape forvirring, har utvidete åpningstider gitt mange familier større fleksibilitet i hverdagen.

Toinntektsfamilier er spesielt avhengige av at tidssamspillet med andre institusjoner fungerer godt. Når åpningstidene i for eksempel barnehager og offentlige kontorer er nesten sammenfallende med foreldrenes arbeidstider, blir tiden til å gjøre ærend og hente barn knapp. Ulike familieorganisatoriske opplegg forutsetter altså et bestemt tidsmønster i andre institusjoner (Wadel 1983). Mange større forretningskjeder og enkelte offentlige institusjoner har siden midten av åttitallet utvidet sine åpningstider på kveldstid, noe som har lettet tidspresset noe. Men fortsatt er tidsbudsjettet så stramt for mange at det skal små forsinkelser til før dagsplanen ryker.

Ot.prp 23 (1974–75) «Lov om barnehager» viser, ifølge Leira (1991), en ambivalens overfor mor og far som lønnsarbeidere ved for eksempel drøftingen av forholdet mellom foreldrenes arbeidstid og barnehagens åpningstid. Hvis åpningstiden ikke dekket foreldrenes arbeidstid, så departementet ingen grunn til at barnehagen skulle bidra med noen løsning på dette problemet. Det fikk være foreldrenes sak. I dag varierer åpningstidene i barnehagene innenfor det offentlige tilbudet og mellom offentlige og private barnehager<sup>34</sup>.

Den reviderte barnehageloven av 11 juni 1993 nr 85 §1 har som formål «...å sikre barn gode utviklings- og aktivitetsmuligheter i nær forståelse og samarbeid med barnas hjem».

Ifølge Kitterød og Opdahl (1992) diskuterte både Åpningstidsutvalget (NOU 1984:13) og Arbeidstidsutvalget (NOU 1987:9A/9B) vanskelighetene toinntektsfamilien har med å kombinere familie- og yrkesliv. Man var opptatt av tidskoordineringen mellom familien og samfunnet ellers og problemer med økt tidspress for dobbeltarbeidende kvinner. Tidspressproblematikken er i dag kommet på den politiske dagsorden, 20 år etter at tidsbudsjettet til barnefamilien begynte å slå sprekker. På tross av dette er det offentlige kontorer og helseinstitusjoner som fortsatt stenger før kl. 1600, et tidspunkt da mange avslutter arbeidsdagen.

### **Barna er styrt av tiden**

Det er ikke bare de voksne som er styrt av tiden. Allerede i førskolealder opplever mange barn et sterkt tidsinndelt dagsprogram som blir enda tydeligere i skolen med alle sine skjemastyrte aktiviteter. Barna har små muligheter til å påvirke sin egen tidsbruk, fordi de er avhengig av å finne sin plass i de voksnes tidsskjema. Dersom foreldrene har uregelmessig arbeidstid, for eksempel skiftordninger, kan barnas ukedager bli preget av uoversiktighet og oppbrudd (Mårtensson 1984).

---

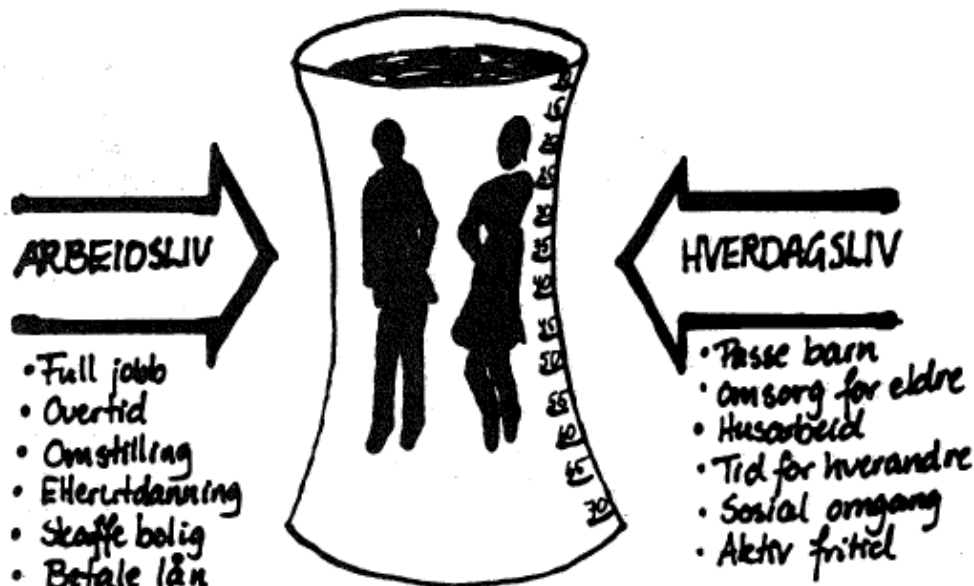
<sup>34</sup>Hvor langt velferdstaten skal gripe inn i barnefostringens økonomi og ideologi er omstridt. Det er også diskusjon om hvilke foreldreroller barnehagepolitikken bør støtte. Hvilken støtte til barnefostring som egner seg best er det også uenighet om (Leira 1991).

Fritiden er ofte hardt styrt for mange barn og voksne. Småbarnsforeldre som også har barn i skolealder kan ha problemer med å følge opp de større barnas transportbehov i forbindelse med ulike fritidsaktiviteter. Det gjelder å få til skyssordninger mellom foreldre i nabolaget for å avlaste den enkelte. Fritiden er dessuten styrt av ulike program og serier på TV som man må følge med på. Småbarnsfamilien tvinges til å prioritere. Det er lett å kjenne seg utilfreds og ha dårlig samvittighet for at man ikke strekker til.

«Man kjenner att man skulle vilja ha mer tid över för barnen, samtidigt måste man göra en massa saker i hemmet, man burde ägna mer tid åt sin gamla mamma, sen är det ju föräldramöte på dagis och dessutom är det gymnastiken och Pelle som skall skjutas til fotbollsskolan, och så är det favoritserien på TV.» (Andersson og Gunnarsson m fl 1990:18)

### 3.3.4 Økonomi som ramme for småbarnsfamiliens tidsbruk

For de fleste barnefamilier faller småbarnsperioden sammen med nyetablering på bolig- og arbeidsmarked. Studielån, bil- og boliglån skal tilbakebetales, samtidig som lønnsatsene for denne gruppen ofte er lavere enn for tilsvarende arbeidstakere med lengre yrkeserfaring. Med små barn i familien følger utgifter til barnepass, klær og annet utstyr. Takstene på offentlige barnehageplasser i Oslo er inntektsregulerte. Mangelen på offentlige omsorgstilbud fører til at foreldrene må ut på det private marked der takstene ofte er høyere (SSB 1995, Oslo kommune 1994). Mens hvert tredje barn i Norge tilhører en familie med lav disponibel inntekt, gjelder dette bare for hver syvende eldre. Husholdninger med barn under 18 år har i gjennomsnitt 18 prosent lavere disponibel inntekt pr familiemedlem enn husholdninger uten barn (Borgen 1992).



Figur 3.1: Den fastlåste situasjonen som livsfaseklemma skaper, øker behovet for en reorganisering av hverdagen for å unngå at familien oppløses (Kilde: Karlsen 1990:27).

Husholdsinntekten er ofte avgjørende for hvor familien kan bosette seg, og i hvilken grad familien har tilgang til flere biler<sup>35</sup>. Mange barnefamilier prioriterer å bo utenfor sentrumsområdene. Lang reiseveg til arbeid og omsorgstilbud er med på å øke transportutgiftene til småbarnsfamilien. Småbarnsfamilier er derfor ekstra belastet med transportutgifter og etableringskostnader, noe som igjen fører til høyt arbeidspress.

Familiens stramme økonomiske situasjon medfører ofte at den av foreldrene som har størst inntekt, som regel mannen, arbeider mest mulig. Tidsnyttingsundersøkelsen 1990/1991 viser at gifte eller samboende kvinner med barn fra 0–6 år i gjennomsnitt arbeider 1,53 timer om dagen, mens menn i samme situasjon arbeider 5,38 timer<sup>36</sup> (Kitterød og Opdahl 1992). Arbeidet kan også virke som et pusterom mellom familieforpliktelsene i hverdagen (Jacoby og Näsman 1989). Krav om personlig karriere og trygging av egen arbeidsplass ligger også der som et ekstra press på den yrkesaktive småbarnsfaren spesielt, samtidig som det eksisterer tradisjonelle normer for kvinnens prioriteringer mellom omsorg og karriere.

Dersom familien prioriterer at en av foreldrene har omsorgspermisjon med redusert lønn, blir husholdsinntekten lavere enn normalt, og det kan være problematisk å takle alle utgiftene. Andre foreldre med deltidsarbeid velger å være hjemme med barnet fordi kostnadene ved offentlig eller privat omsorg og transport er nesten like høye som inntekten fra personens arbeid. En del kvinner velger å arbeide deltid når de er ferdige med omsorgspermisjonen. Likevel er forskjellene i sysselsettingsgrad mellom mødre med barn under syv år og mødre med større barn blitt langt mindre (Barstad 1992b). Deltidsarbeid er i dag spesielt aktuelt dersom familien har flere barn og i barnets første leveår. Tidstapet ved lang arbeidsreise kan, som vi nevnte tidligere, være et argument for å være hjemme (Jacoby og Näsman 1989). Forbruksdata fra SSB viser at husholdninger med bil i 1988 i gjennomsnitt brukte omtrent like mye til bil som til bolig, ca 38.000 kr, mens de for eksempel brukte ca 29.000 kr til mat (Mørk og Opdahl 1990).

### **3.4 Oppsummering**

Familiens transporthistorie viser sammenhengen mellom familieform, samfunnsutvikling og transportatferd. Familiens funksjoner, sammensetning og medlemmenes roller er under forandring, samtidig som lokaliseringsmønstre skifter form, noe som er med på å skape endringer i familiens reisevaner og transportmiddelbruk. Familiens transporthistorie er med andre ord et resultat av en utvikling av teknikk og økonomi, nye familieformer og endringer i lokaliseringsmønstre. Mens den tradisjonelle kjernefamilien, med hjemmearbeidende mor og far som arbeidet

---

<sup>35</sup> Billettpris til kollektive transportmidler i forhold til strekning og antall personer, vurderes av enkelte opp mot bilanskaffelse. I dag er det for eksempel gratis å reise med barnevogn i Oslo, mens man må betale for barn over 4 år.

<sup>36</sup> Alle ukedager og personer som ikke har betalt arbeid er medregnet i gjennomsnittet og trekker derfor timetallet ned for inntektsgivende arbeid.

lokalt, ikke hadde behov for bilen i hverdagen, har økt yrkesaktivitet blant kvinner, bilbasert fritid, endringer i lokaliseringsmønstre og individualisering bidratt til økt bilbruk.

Familien kan på den ene siden beskrives som et sosialt system der familie-medlemmene må tilpasse seg til hverandre. Hvert medlem må på samme tid forholde seg individuelt eller samlet til andre sysselsettingssystemer som for eksempel barnehage, helseinstitusjoner, næringsliv og arbeidsliv. Dette innebærer ofte et behov for å reise. Roller i arbeidsliv og familieliv kan komme i konflikt med hverandre. Uten klare definerte roller må man forhandle kontinuerlig om fordeling av oppgaver og transportressurser. For å dempe konfliktene mellom ulike roller og begrense diskusjonen mellom foreldrene er det mange familier som anskaffer seg to biler i husholdningen.

Situasjonen for en familie der begge foreldrene er yrkesaktive kan beskrives med begrepet «livsfaseklemma», der krav fra arbeidsliv og familieliv møtes. Mødrenes inntog i arbeidslivet har skapt behov for en reorganisering av omsorgsarbeidet, men selv om både kvinner og menn i dag er ute i betalt arbeid, fordeles ofte innholdet i familiearbeidet etter en tradisjonell arbeidsdeling. Det offentlige har ikke fulgt opp utviklingen i behovet for offentlig omsorgsstøtte og annen familie-støtte<sup>37</sup>. Manglende fleksibilitet i arbeidslivet og koordinering av åpningstider og arbeidstider skaper, sammen med familiens store etableringsutgifter, økt tidspress i hverdagen for småbarnsforeldrene.

Et eksempel på en småbarnsfamilies hverdag<sup>38</sup>:

For en familie med ett eller flere barn under skolepliktig alder, kan hverdagen fortone seg ganske hektisk. I en familie der for eksempel både mor og far arbeider, er dagen ofte organisert nøye for at familien skal få tid til alle gjøremål. Om morgenen skal barna ha hjelp til å vaske og kle på seg, spise frokost, pusse tenner og pakke sekken. Samtidig skal mor og far gjennomføre sitt morgenritual og få i seg et par brødsiver til frokost, før en av dem drar på jobb mens den andre avleverer barnet i barnehagen på veg til arbeidet. Dersom et av barna nettopp har begynt på skolen, kan det hende at gutten eller jenta må følges på grunn av trafikken. På ettermiddagen må mor eller far forte seg fra jobb for å rekke barnehagen eller dagmammaen før stengetid. På vegen hjem stikker de innom butikken for å handle melk og poteter, så er det middagslaging og kanskje barne-TV før den minste poden må legge seg. En av naboene som også har datteren sin i første klasse sørger for at den eldste ungen i familien kommer velberget hjem. Familiene bytter på å kjøre døtrene på turning hver onsdag. Om vinteren må en av foreldrene følge den eldste datteren til korøvelsen i nabolaget siden det er så mørkt om kvelden og hun ikke kan bruke sykkelen.

<sup>37</sup>"Familiestøtte" kan defineres som alle sosiale, pedagogiske, økonomiske, arbeids-markedsmessige og juridiske tjenester, formelle som uformelle, som støtter dels barna og dels foreldrene i deres ulike roller, og derved også letter og støtter dem i deres virksomhet som foreldre. (Andersson og Gunnarson m fl 1990).

<sup>38</sup>Dette eksempelet er konstruert på bakgrunn av uformelle samtaler med småbarnsmødre høsten 1994.

### **3.5 Hypoteser om småbarnsforeldres transportmiddelbruk**

Med bakgrunn i kunnskapen om reiser og småbarnsforeldres hverdag som er blitt presentert foran, har vi utformet noen spørsmål eller hypoteser om småbarnsforeldres transportmiddelbruk på arbeidsreisen.

Vi har vært inne på at hverdagslivet til yrkesaktive foreldre med små barn er preget av knapphet på tid, en konflikt mellom tidsbruksmønstre i familieliv og arbeidsliv. Småbarnsforeldres, og spesielt mødres, hverdag er preget av pendling mellom familie, jobb, offentlige og private institusjoner via transportsystemer. Som et eksempel viser den nasjonale reisevaneundersøkelsen fra 1985 at familier med barn under 14 år er den gruppen som foretar flest reiser i løpet av en dag (Stangeby 1987). Selv om vi i dag har fått noe utvidede åpningstider og mer fleksible arbeidstider, gjelder dette ikke alle områder. For lite fleksibilitet i tidsbruksmønsteret til andre sysselsettingssystemer som familien forholder seg til, er med på å øke tidspresset i hverdagen ytterligere. Også avstander mellom lokalisering av arbeid og omsorgsinstitusjoner i forhold til bolig, kan forsterke behovet for et fleksibelt transportmiddel. Vi antar at småbarnsforeldrenes hverdagsliv, med omsorgsansvar, knapp tid og ærend som må gjennomføres over lengre avstander, bidrar til at yrkesaktive småbarnsforeldre, oftere enn par uten barn, velger et fleksibelt transportmiddel til arbeid – bilen.

Samtidig forventer vi at bruk av bil blant småbarnsforeldrene er høyere på arbeidsreisen i hushold med flere biler, enn i hushold med en bil. Har familien en bil, krever dette at foreldrene planlegger på forhånd hvem som bør ha bilen og hvilke oppgaver denne personen bør gjennomføre. Ved å ha tilgang til to biler kan foreldrene improvisere og omfordele ansvaret for bringing eller henting av barn dersom noe uforutsett dukker opp på jobben. De har også mulighet til å foreta ærend på impuls, uten å avtale hvem som bør ha bilen på forhånd. Ved å bruke bilen, kan flere aktiviteter gjennomføres på tross av store avstander, uten å tenke på bussavganger, skifte av kollektive transportmidler og bagasje problemer. På denne måten blir personbilen en slags buffer mellom aktiviteter og tidsbruk.

Med tanke på de yrkesaktive mødrenes dobbeltarbeidende rolle, vil vi anta at disse kvinnene har en annen transportmiddelbruk enn kvinner uten omsorgsansvar. Samtidig tror vi, med bakgrunn i en tradisjonell transportmiddelfordeling mellom kjønnene, at menn i større utstrekning enn kvinner benytter seg av bil i hverdagen, uansett om de har barn eller ikke. Vår hypotese er derfor at det er mindre forskjeller i transportmiddelbruken mellom menn som ikke har barn og menn med små barn enn det er mellom kvinner med og uten barn. Dette innebærer også at det er mindre forskjeller i fedres og mødres bil- og kollektivbruk enn forholdet mellom kvinner og menn som ikke har barn.

Hypotesene over skal vi benytte videre når vi analyserer yrkesaktive småbarnsforeldres transportmiddelbruk på arbeidsreiser i Oslo og Akershus. Før vi starter på analysen, vil vi se nærmere på datamaterialet vi har benyttet, og hvilken metode som er anvendt.



## 4. Datamateriale og metode

Reisevaneundersøkelsenes formål er å samle opplysninger om folks reisevaner som kan belyse problemstillinger innen norsk samferdsel (Stangeby 1987). Reisevaneundersøkelser benyttes blant annet ved utvikling av transportmodeller, analyse av endringer og prognosearbeid, ved studiet av konsekvenser av endrete transportbetingelser, og mer generelt som bakgrunnskunnskap for beslutninger innen areal- og transportplanlegging.

### 4.1 Reisevaneundersøkelsen Oslo og Akershus 1990

Hensikten med vår studie er å komme frem til økt generell kunnskap om reisevanene til småbarnsfamilier som bor i Oslo og Akershus. Vi har valgt å benytte data fra Reisevaneundersøkelsen for Oslo og Akershus (RVU 1990), fordi materialet gir oss muligheter til å beskrive aktiviteter og reiseatferd og kople disse til bakgrunnskjennetegn ved intervjupersonen.

RVU 1990 er en tverrsnittundersøkelse gjennomført ved hjelp av telefonintervju i perioden 18.04.90 til 13.04.91. Ved å innhente data over et helt år er variasjoner i reisevaner etter årstid registrert. Alle ukedager og alle typer reiser er representert. 3057 intervjuer er gjennomført. Materialet har en svarprosent på 68,7. Televerkets base over husstander med telefon danner grunnlag for trekking av totalutvalget. Etter at telefonkontakt er oppnådd, er så den personen over 13 år i husstanden som sist hadde fødselsdag trukket ut som intervjuperson (Vibe 1991b). Denne personen er blitt spurt om aktiviteter og reiser som ble foretatt dagen før intervjuet, om sosioøkonomiske bakgrunnskjennetegn, transporttilgang og en detaljert beskrivelse av gårsdagens reiser (reisedagbok). Opplysninger spesielt om egen og ektefelle/samboers arbeidsreise og personens vaner knyttet til dagligvareinnkjøp er også gitt. Dataene inneholder både personopplysninger for alle i utvalget (personfil) og spesielle reisedata for gruppen som dagen før gjennomførte en eller flere reiser (reisefil). Vi har benyttet personer som enhet i analysene.

Dataene i RVU 1990 Oslo og Akershus har en tilfredsstillende representativitet i forhold til befolkningsdata fra 1990, for eksempel når det gjelder kjønn, alder og bostedsfylke. Det er noe færre eldre og ungdom i utvalget enn ellers i befolkningen, men dette berører ikke vår analyse. For videre opplysninger om datamateriale, se Vibe (1991b).

#### 4.1.1 Utvalg for analyse

Fra RVU 1990 (personfil) har vi trukket ut et utvalg kvinner og menn i alderen 18–55 år som lever i ekteskap/samboerforhold og som arbeider enten heltid eller

deltid. Vi har konsentrert oss om reiser til arbeid som er foretatt i perioden mandag til og med fredag. Vårt utvalg består av 250 kvinner og 278 menn som fordeler seg etter bosted og familietype slik:

Tabell 4.1: Utvalg for analyse fordelt etter bosted og familietype

Familietype	RVU 1990		Bosted	RVU 1990	
	Antall	Prosent		Antall	Prosent
Par uten barn	271	38	Indre by/sentrum	57	11
Par m/youngste barn under 7 år	257	36	Ytre by	202	38
			Akershus og utenfor	269	51

Ved å sammenlikne personer i parforhold med yngste barn under syv år med personer i parforhold som ikke har barn, får vi belyst transportsituasjonen til foreldre som har barn som ikke kan reise alene.

I vårt analyseutvalg er det en overvekt av personer bosatt utenfor sentrums-områdene. Andelen intervjuobjekter som bor i indre by eller sentrum kan enkelte ganger være så liten at vi får problemer med å tolke prosentverdiene for denne gruppen. Prosentverdiene som er basert på under 20 enheter er satt i parentes i tabellene. Alle relative verdier er avrundet til nærmeste hele tall.

#### 4.1.2 Reisevaneundersøkelsens sterke og svake sider

RVU 1990 er basert på intervjuer av enkeltpersoner og forteller hvordan personer og grupper organiserer sine reiser og aktiviteter i dagliglivet. Resultatene av analysene er generelle og fanger derfor ikke opp variasjoner mellom enkelt-individer.

Den enkeltes reise- og aktivitetsmønster er avhengig av andre familiemedlemmers reisebehov. Individbaserte reisevaneundersøkelser gir ikke tilstrekkelig informasjon om hvordan husstanden som helhet organiserer reisene, dvs hvordan medlemmene i en familie fordeler ansvar for gjøremål og transportressurser seg imellom.

Bakgrunnen for at reisevaneundersøkelsen for Oslo og Akershus er gjennomført på personnivå er av metodiske og ressursmessige årsaker. Intervju og registrering av reiser for alle i husholdet krever relativt mye tid og ressurser og kan oppleves som en belastning for husstanden. Dette kan øke sjansen for at svarprosenten synker (Hjorthol og Vibe 1993). I Norge har SINTEF gjennomført en reisevaneundersøkelse for Trondheim basert på intervju av hele hushold (Meland og Tretvik 1990).

I RVU 1990 for Oslo og Akershus har vi opplysninger om antall personer i husstanden, tilgang til bil for ektefelle, voksne barn eller andre i husstanden og opplysninger om ektefellens arbeidsforhold og arbeidsreiser. På bakgrunn av disse

opplysningene er det gjennomført enkelte analyser på husstands nivå. (Hjorthol 1990). Vi vil i denne rapporten ikke gjennomføre husholdsbaserte analyser.

Intervju av enkeltpersoner pr telefon er ressursbesparende og sikrer en høy svarprosent. En fikk under arbeidet med intervjuene inntrykk av at eldre personer lettere lot seg intervjuer pr telefon enn ved hjemmebaserte intervjuer. En ulempe ved metoden er at reiseaktiviteten til personer uten telefon og personer i institusjoner ikke kan registreres. Vi mangler også opplysninger om gruppen som ikke har vært tilgjengelig for intervju. Dette kan være personer med et høyt aktivitetsnivå og mange reiser og som derfor er vanskelig å nå i hjemmet. Vibe (1990) antar at høy aktivitet utenfor hjemmet kan være en av årsakene til at det har vært vanskelig å nå unge mennesker for intervju. Denne gruppen er også noe underrepresentert i materialet, uten at datamaterialets kvalitet påvirkes i avgjørende grad.

Intervjupersonen kan ha vanskeligheter med å anslå realistisk reiselengde. Det kan også lett oppstå punchefeil ved innskriving av slike tallverdier. Reiselengden kan imidlertid kontrolleres mot reisetid for å luke ut urimelige opplysninger (Vibe 1990).

Reisevaneundersøkelsen legger hovedvekten på selve reisen, men gir få opplysninger om hva som foregår mellom reisene (Stangeby 1987). Reisene forårsakes blant annet av valg på bolig- og arbeidsmarkedet (for eksempel flyttheorie) og kan være en konsekvens av forhandlinger innenfor familien. Reisene formes også av individets egne ressurser for å delta på forskjellige arenaer i samfunnet. Dette er kunnskap som reisevaneundersøkelsene ikke gir opplysninger om (Hjorthol og Vibe 1993).

RVU 1990 registrerer bare aktiviteter og reiser for en bestemt dag, noe som fører til at individuelle variasjoner i resemønstre over tid ikke kommer frem. Reisevaneundersøkelsene blir kun «stikkprøver» på individenes hverdag og makter ikke tilstrekkelig å fange opp årsaken til gjennomføringen og utformingen av aktiviteter og reiser (Hjorthol og Vibe 1993).

Reisevaneundersøkelsen for Oslo og Akershus 1990 egner seg godt for generelle deskriptive analyser og vurderinger av enkle årsaksmodeller. Vi har imidlertid under arbeidet med analysen gjentatte ganger støtt på problemet med for få enheter, slik at resultatene blir usikre. For å bøte på dette har vi vært nødt til å foreta grovere inndelinger av variablenes verdier enn det som i utgangspunktet var ønskelig. Vi har også måttet slå fra oss noen interessante analyser på grunn av dette problemet. Reisevaneundersøkelsen er ment å dekke mange ulike grupper reisende. Det viser seg gjennom vårt arbeid at den er mindre egnet til å gå i dybden på enkeltgrupper som for eksempel småbarnsforeldre.

Ønsker man å foreta mer detaljerte analyser, kan det være hensiktsmessig å foreta egne undersøkelser for den gruppen man ønsker å se på, som igjen kan ses i forhold til den generelle reisevaneundersøkelsen. Det er også nødvendig å supplere reisevaneundersøkelsene med metoder som gir opplysninger om hele husholdninger og som egner seg til å studere prosesser som endringer i atferd og bakgrunn for folks aktivitetsmønstre (Hjorthol m fl 1990, Jones m fl 1980). Likevel vil vi understreke at dagens reisevaneundersøkelser inneholder et bredt

spekter av informasjon i forhold til tidligere metoder basert på for eksempel trafikktegninger.

### 4.1.3 Noen hovedvariable som er benyttet i analysen

#### Familietype

Familietype deles her inn på grunnlag av hvilke personer som inngår i intervju-personens familie. Alle intervjupersoner i vårt utvalg inngår som nevnt i etablerte parforhold (samboer/gift) og er i alderen 18–55 år. Antall barn og alder på det yngste barnet er derfor de kjennetegnene som skiller de ulike kategoriene av familier fra hverandre, personer som lever i parforhold uten barn og personer som lever i parforhold med yngste barn under syv år<sup>39</sup>.

Vi vil i vår analyse benytte «familie» også om statistikkbegrepet «hushold» og «foreldre», «fedre», «mødre» uavhengig av slektskap til barnet. Angående sivilstatus, så vil begrepet «ektefelle» også innbefatte samboer i rapporten<sup>40</sup>.

#### Bosted og arbeidsplasslokalisering

Intervjupersonenes bosted og arbeidsplasslokalisering er delt inn i tre områder: Oslo indre by med sentrum, Oslo ytre by, Akershus og utenfor. Kirkeveiringen (ring 2) danner i hovedsak grensen mellom indre by med sentrum og ytre by i undersøkelsen. Når vi vurderer resultater for Akershus fylke, må vi være oppmerksomme på at det innenfor denne bostedskategorien eksisterer store variasjoner i blant annet bebyggelsesstruktur og infrastruktur.

#### Utdanning

Utdanning viser til hvor mange år med skolegang intervjupersonen eller ektefellen har. Vi har delt utdanningsvariabelen i tre verdier: til og med videregående skole med opp til 12 års skolegang, høyskole fra 13–15 års skolegang og universitetsutdanning o l, dvs personer som har gått på skole i 16 år eller mer. Vi må være oppmerksom på at utdanning blant annet kan variere med alder, noe det ikke er kontrollert for her, i og med at vi allerede har trukket ut en aldersgruppe.

#### Inntekt

I analysen opererer vi med husholdningsinntekt, fordi vi antar at det først og fremst er husholdets samlede økonomi som setter rammer for bilinnehav. Husholdningsinntekten omfatter intervjupersonens anslag for ektefellens samlede brutto årsinntekt til husholdet i 1989, dvs inntekt før fradrag og skatt er trukket fra. Beløpet er fastsatt til nærmeste hele tusen kroner. Variabelen er delt opp i tre kategorier; under 200.000 kroner, 200.000–399.000 kroner og 400.000

---

<sup>39</sup>Vi har ikke slått sammen småbarnsforeldre med foreldre med yngste barn i barneskolen fordi resultatene for denne gruppen noen ganger er lik resultatene for tenåringsfamiliene og andre ganger lik barnefamiliene. Samtidig kunne barnehagereisene komme til å "forsvinne" i de andre reisene, noe vi ikke ønsker.

<sup>40</sup> Hvor mange barn det er i familien, eller familiestørrelsen, påvirker både reisebehov og valg av transportmiddel og er nært forbundet med familietype (se avsnitt 2.2.4). Familiestørrelsen er ikke tatt med i analysen, fordi den forstyrrer effekten av familietyper på reisevariablene.

kroner og over. I den logistiske regresjonen har vi benyttet den som en kontinuerlige variabel. Variablene utdanning og inntekt vil bli brukt som indikatorer på sosial status.

Inntekt er, i likhet med for eksempel reiselengde, en variabel folk kan ha problemer med eller være villig til å svare på. I den logistiske regresjonen valgte vi i de første analysene (vedleggstabell 1) å kode om missing-gruppen til den gjennomsnittlige husholdningsinntekten til de andre respondentene.

### **Gjøremål/ærend i forbindelse med arbeidsreisen**

Hvert gjøremål eller ærend som er foretatt i forbindelse med arbeidsreisen er i utgangspunktet en egen variabel. Gjøremålene vi har med i analysen er: hente/bringe barn til dagmamma eller barnehage; kjøre eller følge andre for ulike formål; dagligvareinnkjøp; andre innkjøp unntatt kioskhandel ol; service og private ærend, reiser/møter o l i forbindelse med arbeidet; besøke slekt og venner; sosialt samvær og sykebesøk. Ingen gjøremål utgjør også en egen variabel.

Ærend kan på den ene siden variere med kjennetegn ved individ og hushold og strukturelle faktorer. Samtidig er det å gjennomføre ærend med på å forklare transportmiddelvalg (se avsnitt 5.1). I den logistiske regresjonsanalysen betrakter vi ærend som en uavhengig variabel som kan bidra til å øke sjansen for at en selv kjører bil til arbeid. Det viser seg at 85 personer ikke har svart på spørsmålet om gjøremål, eller av en annen grunn er «missing». Denne gruppen ble først omkodet til en egen dummy-variabel i analysen for å unngå å begrense antallet enheter ytterligere. Siden koeffisienten er negativ for ærend, antar vi at mange innenfor missing-gruppen ikke har gjennomført noen ærend. Vi har derfor i analysen plassert disse personene blant dem som ikke har gjennomført noen gjøremål.

### **Hovedtransportmiddel til arbeid**

Hovedtransportmiddelet er det transportmiddelet som blir brukt på størstedelen av reisen. De fleste reiser en gjennomsnittlig dag foregår med ett transportmiddel (Stangeby 1987). Vi har delt transportmidlene inn i tre kategorier; 1) gange/sykkel, 2) bilfører og 3) kollektive transporttilbud som taxi, buss, trikk, bane, tog.

Vi har konsentrert oss om de som selv kjører bil til arbeidet og valgt å utelukke bilpassasjerer fra analysen. Dette har vi gjort fordi vi er opptatt av å undersøke blant annet kjønnsforskjeller når det gjelder det å *selv* kjøre bil til arbeid. Å være passasjer innebærer bilbruk, men passasjerer må som regel innrette seg etter bilføreren og kan ikke disponere bilen etter eget for godt belysning. Samtidig er passasjervariabelen meget skjev kjønnsmessig for personer som ikke har små barn (vedleggstabell 4). Å slå sammen passasjergruppen med bilførergruppen ville derfor ha vært uheldig. Det ville også blitt vanskelig å plassere passasjerene innenfor de to andre kategoriene, fordi vi ønsker å opprettholde et skille mellom transportmidlene. Løsningen hadde vært å lage en egen kategori for denne gruppen, noe som ikke lar seg gjøre, fordi så få småbarnsforeldre er passasjer på arbeidsreisen<sup>41</sup>.

---

<sup>41</sup>Det er signifikant forskjell i andel bilpassasjerere på arbeidsreisen mellom småbarnsmødre og kvinner uten barn. Dette gjelder ikke de to mannsgruppene. Blant personer uten barn er det også

### Reell biltilgang

Den reelle biltilgangen viser til intervjupersonens muligheter til å bruke bil til egen kjøring reisedagen. Med verdien «alltid bil» menes tilgang til bil hele dagen. Med verdien «bil, men ikke alltid» menes tilgang enten på dagtid (frem til kl 1700) eller kveldstid (etter kl 1700), mens personer som er registrert innenfor «ikke bil» ikke hadde tilgang til bil registreringsdagen. Variabelen «reell biltilgang» må ikke forveksles med variabelen «antall biler i husstanden» som også benyttes i analysen<sup>42</sup>.

### Arbeidsreisens lengde og tidsbruk på arbeidsreisen

Variablene reiselengde og reisetid henger nøye sammen. Variablene er i utgangspunktet kontinuerlige, slik at vi som regel vil benytte gjennomsnittsverdier. I den logistiske regresjonen har vi likevel valgt å dele arbeidsreisens lengde inn i tre deler: reiser under 3 km, reiser fra 3–6 km og arbeidsreiser over 6 km for å ta hensyn til at sammenhengen lengde – reisemiddelbruk ikke kan være lineær. Lengden på reisen til arbeid gir et bilde av arbeidsplassens lokalisering i forhold til boligen.

### Arbeidsreiser

Intervjupersonen ble presentert for en reisedefinisjon før hun/han besvarte spørsmålene om gårsdagens reiser:

«Med reiser mener vi alle slags turer du foretok utenfor gårdsplassen eller tomten til huset du bor i. Dette gjelder uansett turens varighet eller formål. Også turer til fots, med sykkel o l skal tas med. Hver gang du stopper for å utføre et ærend eller gjøremål, regner vi en reise som avsluttet. Hvis du skal en tur hjemmefra til tannlegen, deretter til butikken for å handle og så rett hjem igjen, regnes dette altså som tre reiser. En tur fra bosted til arbeidssted med stopp ved barnehagen utgjør to reiser. Hvis du er yrkessjåfør, skal du ikke ta med kjøring i arbeidet, men reise til og fra oppmøtestedet.» (Vibe 1993b:31).

Vår analyse omfatter bare *hovedreiser* til/fra arbeid. Dette vil si at ærend som gjennomføres i løpet av arbeidsreisen blir betraktet som delreiser. I analysen er vi opptatt av hvilke gjøremål som foretas i løpet av hovedreisen mellom basisplassene hem og arbeid (se avsnitt 2.1.3).

#### 4.1.4 Analysemetoder

Den første delen av analysen, se kapittel 5, er i hovedsak basert på bivariante tabeller og skal tjene som en deskriptiv innføring i småbarnsforeldres arbeidsreiser. Vi har valgt et signifikansnivå på 5 prosent og bruker ensidig test når vi har en antakelse om retningen til den uavhengige variabelen.

I den andre delen av analysen (kapittel 5) studerer vi flere av forklaringsfaktorene i sammenheng i en multivariat analyse. Vi benytter logistisk regresjon, som er en

---

signifikante forskjeller mellom kvinner og menn, noe vi ikke finner hos småbarnsforeldre (sig. P= 0,05, se vedleggstabell 2).

<sup>42</sup> Faktorer som parkeringsmuligheter og tilbud om transportgodtgjøring fra arbeidsgiver er momenter ved valg av transportmiddel til arbeid som vi ikke kan komme inn på i analysen.

egnet metode til å analysere hvordan en dikotom variabel avhenger av en rekke uavhengige variable (Klæboe 1994, Norusis 1993). Logistisk regresjon gir, i motsetning til lineær regresjon, en S-formet kurve, noe som er hensiktsmessig når den avhengige variabelen ikke kan ha verdier lavere enn 0 eller høyere enn 1. I analysen ser vi på den relative sjansen for at småbarnsforeldrene og par uten barn kjører bil til arbeid, avhengig av lokalisering av bosted, arbeidsreisens lengde, antall biler i husstanden, ærend i løpet av reisen, kjønn og utdanning. Dikotome forklaringsvariabler er kodet som dummy-variable. Koeffisientene foran de ulike forklaringsvariablene i modellen angir hvor mye en endring i variabelverdien betyr for folks bilbruk til arbeid, kontrollert for de andre variablene i modellen. Signifikansnivået er satt til 5 prosent/ensidig test<sup>43</sup>. På grunn av det begrensede utvalget, vil vi ved enkelte spørsmål ta hensyn til om parameterne har riktig fortegn, selv om disse ikke er signifikante.

## 4.2 Annet datamateriale

### Samtaler og observasjon

Som en motvekt til de individbaserte dataene har vi foretatt flere ustrukturerte samtaler med småbarnsforeldre over temaet transportorganisering for å få et bedre innblikk i hverdagsliv og forhandlinger mellom ektefellene. Vi har også lagt vekt på å observere barn og foreldre som reiser i hverdagen, når vi selv har vært ute å reist i løpet av året. Samtalene og observasjonene har gitt oss en bedre bakgrunn for å analysere de kvantitative dataene i reisevaneundersøkelsen. Inntrykk fra samtaler og observasjoner er notert ned i stikkordsform. Enkelte inntrykk er benyttet som illustrasjon i kapittel 5. Vi har i tillegg støttet oss til tidligere undersøkelser om reisevaner av kvalitativ art (Hjorthol m fl 1990, Jones m fl 1980).

Intensive intervjuer ved studiet av reisevaner er viktig for å øke forståelsen av hvorfor og hvordan folks reiser oppstår. Reisevaneundersøkelser gjennomført ved survey egner seg til å beskrive reiseatferd, men de gir som nevnt ingen opplysninger om beslutningsprosesser som ligger bak valg av reisemål og transportmiddel. For å kunne avdekke flere årsaker til familiemedlemmenes reisevaner og få opplysninger om hvordan foreldre samordner transport av barn, handle- og arbeidsreiser seg i mellom, bør en i senere arbeider foreta intensive intervjuer i tillegg til kvantitativ analyse.

### Statistisk materiale

Vi har i tillegg til reisevanedataene benyttet statistikk fra Statistisk sentralbyrå og Oslo kommune som kunnskapsgrunnlag (se referanser).

---

<sup>43</sup>I utskriften ser vi ved hvilket signifikansnivå variablene er forskjellig fra 0, ved tosidig test. Siden vi benytter ensidig test, vil denne tilsvare 10% nivå i utskriften. Det er også mulig å gå videre i analysen å regne ut sannsynligheten for å kjøre bil til jobb ved ulike kjennetegn, noe vi ikke har hatt kapasitet til her.

## 5. Småbarnsforeldres transportmiddelbruk på arbeidsreiser i Oslo/Akershus

I dette kapitlet skal vi ta for oss *hvordan* småbarnsfamilien reiser i hverdagen, eller nærmere bestemt hva slags transportmiddel småbarnsforeldre velger på arbeidsreisen. Vi vil også forsøke å identifisere et knippe med faktorer i datamaterialet som kan være med på å forklare *hvorfor* småbarnsforeldres transportmiddelbruk er som den er.

Det å ha tid til disposisjon i hverdagen er, som vi var inne på i avsnitt 2.1.3, et viktig element i utformingen av aktiviteter og reisevaner. Personer som ikke er yrkesaktive har andre aktivitets- og reisemønstre enn yrkesaktive. Vi har valgt å konsentrere oss om transportmiddelbruk til kvinner og menn som er i arbeid enten på heltid eller deltid, for å synliggjøre transportmiddelvalgets rolle i forhold til tidsbegrensninger og tidskonflikter mellom familieliv og arbeidsliv.

Vi har valgt å studere arbeidsreisene, fordi disse reisene legger føringer på familiens tidsbruk i hverdagen. Samtidig styrer familiens reproduktive oppgaver hvilke ærend som må gjennomføres i løpet av arbeidsreisen, tidspunkt for avreise o.l. Både reisen til arbeid og henting eller bringing av barn til/fra barnehage er obligatoriske (se avsnitt 2.1.3). Arbeidsreisene er dimensjonerende for investeringer i samferdselssektoren og utgjør omtrent 20 prosent av samtlige reiser i landet (delreiser som enhet, Vibe 1993). Kollektivtransport og vegutbygging tilpasses transportbehovet i rushtiden. Økt kunnskap om hvordan folk reiser i byområder og om hvilke faktorer som ligger bak reisemønstre og reisemiddelbruk på arbeidsreisene er nødvendig for å komme frem til tiltak som kan begrense transportomfang og lette barnefamilienes transporthverdag.

I analysen er vi interessert i å få svar på følgende spørsmål:

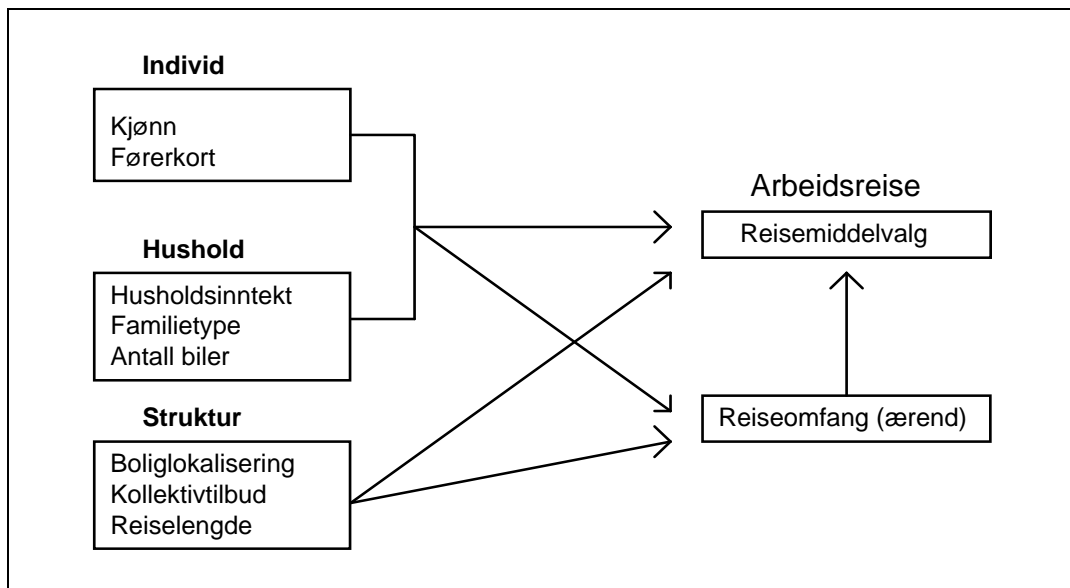
- Hva slags transportmiddel benytter småbarnsforeldre i Oslo og Akershus til arbeid?
- Hvilke forskjeller i transportmiddelbruk finner vi på arbeidsreisen mellom småbarnsmødre og småbarnsfedre?
- Har småbarnsforeldre andre transportmiddelvalg til arbeid enn personer i parforhold uten barn ?
- Varierer småbarnsforeldres transportmiddelvalg til arbeid med
  - bosted?
  - reiselengde?
  - gjøremål?
  - biltilgang?



I avsnitt 5.2 ser vi på hvordan småbarnsforeldres transportmiddelvalg varierer med kjønn og familietype. Vi vil i avsnitt 5.3 – 5.5 undersøke om bosted, reiselengde, gjøremål i løpet av reisen samt biltilgang har betydning for småbarnsfamiliens valg av transportmidler på arbeidsreisen.

## 5.1 Analysemodell

Med utgangspunkt i modellen i kapittel 2 har vi laget en oversikt over forklaringsvariable som analysen omfatter og noen årsakssammenhenger som vi antar bidrar til å forme småbarnsfamiliens transportmiddelvalg.



Figur 5.1: Oversikt over forklaringsvariable i analysen vi antar er med på å forme småbarnsforeldres arbeidsreiser

Modellen er ikke fullstendig. Pilene viser hovedsammenhenger, men det kan være flere og ha andre retninger enn skissert. For en nærmere beskrivelse av faktorene i modellen, se avsnitt 2.2 og kapittel 4<sup>44</sup>.

<sup>44</sup>Fordi vi har avgrenset analysen til å gjelde en aldersgruppe hvor det er aktuelt å ha små barn, holder vi *alder* utenfor analysen. Vi må likevel være klar over at både lengde på utdanning og bilbruk kan variere med alder og at alder kan ha ulik betydning for småbarnsforeldre og par uten barn. En analyse av dette materialet vil vise at alder ikke har betydning for bilbruk og at den ikke påvirker de andre koeffisientene i den logistiske modellen vesentlig.

Individets aktiviteter og reisevaner styres av andre personers tidsbruk. *Ektefellens grad av yrkesaktivitet* kan blant annet påvirke individets valg av arbeidstid og arbeidssted. Det er spesielt kvinner som tilpasser seg (Hjorthol1990). Vi har ikke kapasitet til å se på forholdet mellom ektefellene her. Lokalisering av *servicetilbud* og *åpningstider* til institusjoner omfattes ikke av analysen, fordi materialet har begrensede opplysninger om dette. Dette er viktige faktorer som legger føringer på tidsbruk og hvordan resemønsteret utformes (se 2.2.1). *Arbeidstidsordninger* er viktig for foreldrenes transporttilbud, belastninger på vegnettet og for arbeidsfordelingen internt i familien (se kap.3) Analyseutvalget er imidlertid for lite til å kunne benytte denne variabelen i analysen.

### **Kommentarer til modellen**

Figur 5.1 er en forenklet modell i forhold til figur 2.2, der vi ikke har tatt hensyn til faktorenes kausale plassering. Vi har utelatt aktivitetene yrkesaktivitet og omsorg, fordi vi kun har med yrkesaktive personer i utvalget, samtidig som omsorgsaktiviteten vil bli representert ved familietypen. Transportressursene, antall biler i husstanden og førerkort, er i utgangspunktet sosioøkonomiske forhold ved individ og hushold. Samtidig er de viktige premisser for transportmiddelbruk. Vi har derfor valgt å plassere førerkort under individuelle kjennetegn og biltilgang under husholdet for å gjøre modellen enklere.

Reiselengden, som er et kjennetegn ved reisen, brukes som en forklarende variabel i analysen og er derfor plassert under strukturelle forhold. Lengden på arbeidsreisen kan også betraktes som en avhengig variabel som for eksempel varierer med kjønn, sosioøkonomisk status og lokalisering av bolig og arbeidsplass. Her i analysen vil vi i hovedsak benytte reiselengden som en uavhengig variabel og som et uttrykk for avstanden mellom arbeidsplass og hjem.

Reiseomfanget, eller her antall ærend eller delreiser som gjennomføres i løpet av arbeidsreisen, benyttes vanligvis som et mål på antall reiser den enkelte har gjennomført når vi ser på alle reiser under ett. Type aktivitet eller ærend er i utgangspunktet et kjennetegn ved reisen som benyttes til å klassifisere hvilken reise vi har med å gjøre. Her ser vi på en bestemt reise, og reiseomfanget viser da til antall delreiser eller ærend som gjennomføres i løpet av arbeidsreisen. Tilbøyeligheten til å gjennomføre slike ærend kan variere, avhengig av for eksempel kjønn, familietype og biltilgang. Forskjellig lokalisering av bolig, arbeid og service bidrar også til flere delreiser. På den annen side legger det å utføre ærend i løpet av reisen en del begrensninger på transportmiddelvalget, samtidig som den totale reiselengden øker. Vi har derfor valgt å behandle gjøremål eller ærend i hovedsak som en uavhengig variabel i vår analyse av transportmiddelvalg.

### **Variabler i de bivariate analysene**

Kvinner og menn utnytter hverdagen på forskjellig måte og har ulike ressurser. *Kjønn* spiller derfor inn ved valg av aktiviteter, reiser og transportmiddelvalg. *Førerkortinnnehav* kan variere med personlig inntekt og kjønn. Å ha sertifikat er en forutsetning for å selv kunne kjøre bil til arbeidet foruten å kunne disponere familiens bil når en ønsker det.

Å ha *tilgang til bil* eller kollektive transporttilbud er avgjørende for hvilket transportmiddel som velges på arbeidsreisen. Modellen omfatter opplysninger om hvor mange biler familien har i husholdet. En må imidlertid være klar over at det å ha bil i familien ikke nødvendigvis betyr at man kan bruke den når man ønsker det. I familier med en bil kan det være konkurranse om bilen. Det kan imidlertid være vanskelig å få eksakte svar på hvor ofte den enkelte selv kan bruke bilen (reell biltilgang), og vi har derfor i hovedsak valgt å benytte antall biler i husholdet som mål på biltilgangen.

Husholdets *inntekt* er av betydning for hvor mange biler familien har, som igjen påvirker familiemedlemmenes transportmiddelvalg. *Familietype*, som indikerer hvor mange voksne personer det er i familien (sivilstatus), om det er barn i

familien og yngste barns alder, sier noe om familiens oppgaver, aktiviteter og tidsbruk og dermed hvilke reisebehov familiemedlemmene har. Kjennetegn ved individ og hushold og tilgang på transportressurser er med på å påvirke blant annet valg av arbeidsplass, reisebehov og transportmiddelvalg.

Strukturelle forhold som hvor bostedet og arbeidsplassen er lokalisert, avstander til butikker og barnehage og kvaliteten på kollektivtilbudet, setter rammer for hvor, hvor langt og hvordan du kan reise. *Lokalisering av bosted* er avgjørende for *kollektivtilbudets kvalitet* og avstander mellom hjem, service og arbeid. *Lengden* og tidsbruken på reisen mellom hjem og arbeidsplass er avgjørende for folks valg av transportmiddel.

Ulike aktiviteter eller *gjøremål* som foretas i løpet av arbeidsreisen vil som nevnt hovedsakelig bli benyttet som en uavhengig variabel når vi ser på transportmiddelvalg, men vi vil også undersøke om omfanget av delreiser varierer med omsorgsansvar.

## 5.2 Kjønn, omsorgsansvar og transportmiddelvalg

Hvilken livssituasjonen vi befinner oss i, hvilke sosiale roller vi innehar og hvilke forpliktelser disse medfører er med på å forme hverdagen vår. I kapittel 3 så vi at hverdagen til en familie med barn under skolealder, der både mor og far er yrkesaktive, ofte er preget av knapphet på tid. Mange ærend må gjennomføres innenfor bestemte tidspunkt og det kan være vanskelig å holde tidsskjemaet med lange avstander mellom bolig, arbeid, barnehage og service. Samtidig har kvinner og menn innenfor de ulike familietyper forskjellige trafikanroller og reisevaner. Forskjeller mellom kvinner og menns livssituasjon, deres roller og aktiviteter i hverdagen fører til ulikheter i reiseatferd. *Kjønn* er derfor en viktig variabel når vi skal studere småbarnsforeldres reiser til arbeid. Hverdagen for en heltidsarbeidende småbarnsmor kan arte seg temmelig annerledes enn for en kvinne uten barn som arbeider heltid. Hvilken *familietype* en tilhører har mye å si for familiens økonomiske situasjon, utformingen av den enkeltes hverdag, hvilke reiser som må gjennomføres og på hvilken måte medlemmene i familien reiser (se avsnitt 2.2.4 og 3.3).

Nedenfor vil vi undersøke hvordan småbarnsforeldre reiser til arbeid og se på forskjeller mellom småbarnsmødres og -fedres transportmiddelvalg og ærend i løpet av arbeidsreisen. Vi vil også undersøke i hvilken grad deres transportmiddelvalg skiller seg fra andre kvinners og menns som lever i parforhold uten barn.

I analysen vil vi belyse følgende spørsmål:

- Hva slags *hovedtransportmiddel* velger småbarnsforeldre til arbeid?
- Er det noen forskjeller i transportmiddelbruk på arbeidsreisen hos småbarnsmødre og småbarnsfedre?
- Er det flere personer med barn i førskolealder som benytter bil til arbeid enn personer i parforhold uten barn?

- Er forskjellene mellom småbarnsmødres og -fedres bilbruk mindre enn dem vi finner mellom kvinner og menn som ikke har barn?
- Er forskjellene i transportmiddelbruk større hos kvinner med og uten barn enn hos menn med og uten barn?

### 5.2.1 Småbarnsforeldre har en høyere bilbruk enn kvinner og menn uten barn

Barnefamilienes bilavhengighet blir ofte trukket frem som et argument i debatten om begrensnings av bilbruk. Rapporten *Personbilen som samfunnsproblem* konkluderer med at «Ingen er så avhengig av personbilen som småbarnsfamiliene... Personbilen er en forutsetning for at yrkesaktive foreldre skal få tiden til å strekke til.» (Bakke 1992). Samtidig viser tidsnyttingsdata for 1990–1991 fra Statistisk Sentralbyrå at gifte eller samboende med barn fra 0–6 år benytter i gjennomsnitt over to timer mer til omsorgsarbeid pr dag enn par uten barn (SSB 1992). Dette betyr at de må prioritere ned andre gjøremål og gjennomføre hverdagslivets aktiviteter og reiser så effektivt som mulig. Bilen kan være med på å lette presset i hverdagen mellom motstridende krav fra arbeidsliv og hjemmesfære for toinntektsfamilien. (se avsnitt 3.3.5). Vi ønsker å vite om det er flere småbarnsforeldre som benytter bil til arbeid enn personer i parforhold uten barn gjør.

Analysen viser at de fleste småbarnsforeldre kjører bil når de skal på arbeid. Cirka en fjerdedel reiser med kollektive transportmidler, mens 10 prosent av småbarnsforeldre går eller sykler til arbeid.

Sammenlikner vi småbarnsforeldres valg av hovedtransportmiddel på arbeidsreisen med andre yrkesaktive par uten barn, ser vi at småbarnsforeldre ligger på topp i bilbruk og på bunn i kollektivbruk, gange og sykkelbruk. Flere småbarnsforeldre enn par uten barn kjører bil til arbeid, samtidig som flere personer uten barn reiser kollektivt til arbeid enn småbarnsforeldre. Forskjellene i transportmiddelbruk mellom småbarnsforeldre og personer i parforhold uten barn er størst når det gjelder bruk av bil til arbeid. Resultatene tyder på at det å ha omsorg for små barn bidrar til at en selv kjører bil til arbeid.

Tabell 5.1: Hovedtransportmiddel på arbeidsreisen for personer i parforhold etter familietype. Oslo og Akershus. RVU 1990/91. Prosent

Transportmiddel	Par uten barn	Par barn <7år
Gange/sykkel	14	10
Bilfører	50	65 <sup>1</sup>
Kollektivt	36	26 <sup>1</sup>
Sum	100	101
Antall	209	200

<sup>1</sup> Signifikant forskjellig fra par uten barn. P= 0,05

Selv om vi ikke kan finne andre undersøkelser som direkte har undersøkt familietype og reisemiddelvalg på arbeidsreisen for begge kjønn, stemmer resultatene i analysen med liknende funn. Meland (1992) har for eksempel gjennom en hus-

holdsanalyse kommet frem til at par med barn har flere bilførerturer pr person enn husholdninger uten barn. Disse resultatene er ikke kontrollert for yrkesaktivitet og alder.

### 5.1.2 Flere kvinner med små barn er bilførere på arbeidsreisen enn kvinner uten barn

Tidsbruksanalyser og andre undersøkelser viser at yrkesaktive småbarnsmødre disponerer hverdagen sin annerledes enn kvinner uten barn (SSB 1991, Haraldsen og Kitterød 1992, Leira 1983). Omsorgen utenfor hjemmet må organiseres i samsvar med arbeidstider og åpningstider. Transporten strekker seg ofte over lange avstander, noe som krever effektive og fleksible transportløsninger. Å være yrkesaktiv med små barn innebærer ofte tidspress i hverdagen, og vi antar derfor at mødre lettere får tilgang til bilen enn kvinner uten barn, fordi de kan begrunne sitt bilbehov gjennom ansvaret for barna.

Multivariat analyse av kvinners bilbruk på arbeidsreisen for hele landet viser at det å ha barn under 13 år, god inntekt og lang reiselengde er spesielt avgjørende for om kvinner selv kjører bil til arbeid, mens det for menn er bosted og reiselengde som spiller sterkest inn for bilbruk på arbeidsreisen (Hjorthol 1990). Med bakgrunn i disse opplysningene forventer vi å finne større forskjeller i transportmiddelbruk mellom kvinner med og uten barn enn mellom småbarnsfedre og menn som ikke har barn.

Tabell 5.2: Kvinners og menns hovedtransportmiddel på arbeidsreisen etter familietype. Oslo og Akershus RVU 1990/91. Prosent

Transportmiddel	Par uten barn		Par barn <7år	
	Kvinne	Mann	Kvinne	Mann
Gange/sykkel	16	13	12	9
Bilfører	44 <sup>2</sup>	57 <sup>1 2</sup>	59 <sup>2</sup>	69 <sup>2</sup>
Kollektivt	41 <sup>2</sup>	30	29 <sup>2</sup>	23
Sum	101	100	100	101
Antall	115	94	82	118

<sup>1</sup> Signifikant forskjellig fra kvinner

<sup>2</sup> Signifikant forskjell mellom familietyperne

p = 0,05 Ensidig test.

Ser vi på kvinners transportmiddelbruk innenfor gruppene par uten barn og småbarnsforeldre, finner vi signifikante forskjeller i bilbruk mellom de to familietypene. Resultatene er i tråd med tidligere undersøkelser og viser at flere kvinner med små barn er bilførere på arbeidsreisen enn kvinner uten barn (Hjorthol 1990). Det er også signifikante forskjeller i bruk av kollektive reisemåter mellom kvinnene.

Flere småbarnsfedre kjører bil på arbeidsreisen enn menn uten barn, men forskjellene mellom de to gruppene er ikke signifikante ved en tosidig test. Når det gjelder bruk av kollektive transporttilbud, finner vi ingen signifikante

forskjeller mellom menn med og uten barn. Resultatene tyder på at omsorgsansvar kan ha betydning for både kvinners og menns bilbruk.

Tidligere undersøkelser har vist at menn oftere bruker bil til jobb og reiser sjeldnere med kollektive transportmidler enn kvinner. Det er også generelt flere kvinner enn menn som går eller sykler til arbeid (Stangeby 1987, Hjorthol 1990, Vibe 1991b, Hjorthol og Vibe 1993, Rönstedt 1994).

I vår analyse er det flere menn enn kvinner innenfor småbarnsfamilien som kjører bil til jobb (se tabell 5.3). Samtidig er det noen flere småbarnsmødre enn småbarnsfedre som reiser kollektivt på arbeidsreisen. Forskjellene i transportmiddelbruk er imidlertid ikke signifikante, og vi kan derfor ikke hevde at det er en klar sammenheng mellom kjønn og valg av reisemiddel for småbarnsforeldre. Det er derimot signifikante forskjeller i bilbruk mellom kvinner og menn som ikke har barn.

### **5.3 Bosted og transportmiddelvalg**

I kapittel 3 så vi at reisene i hverdagen foregår innenfor dimensjonene tid og rom. Tidsbruk og avstander danner rammen for vår analyse av småbarnsforeldres arbeidsreiser. Lokalisering av bolig, arbeidsplass og service utgjør viktige strukturelle betingelser for reisebehov, reiseomfang og transportmiddelvalg. Opplysninger om hvor i storbyområdet småbarnsfamilier er bosatt og hvor småbarnsforeldre arbeider, kan være med på å danne et bilde av hvor lange arbeidsreiser småbarnsforeldre har og kollektivtilbudets kvalitet på hjemstedet. Et tett bebygget boligområde med mange reisende har ofte en bedre kollektivdekning enn spredte områder med få personer pr boenhet og lite næringsvirksomhet. Lengden på arbeidsreisen og kvaliteten på kollektivtilbudet er faktorer som kan være med på å avgjøre valget om en skal benytte bil eller kollektive transportmidler på arbeidsreisen (Klæboe 1993).

Vi har sett på følgende spørsmål:

- Er det forskjeller i transportmiddelbruk hos småbarnsforeldre som bor sentralt i storbyen og de som bor utenfor sentrumsområdene?
- Har småbarnsfamilier i storbyen et kollektivt transportalternativ på arbeidsreisen? Benytter barnefamilier bosatt i sentrum/indre by kollektive transportmidler?

Før vi ser på transportmiddelbruken, ønsker vi å kartlegge hvor de fleste småbarnsfamilier bor, arbeider og hva slags tilbud de har for å reise kollektivt på arbeidsreisen.

#### **De fleste småbarnsfamiliene bor utenfor sentrumsområdene**

Inntekt og sosial status, sivilstand, livsfase og familietype er bestemmende for hvor i byen folk bor. Familiens størrelse avgjør behovet for boligareal, samtidig som inntekten setter begrensninger for valg av bosted og boligstandard (Vibe 1991a). Småbarnsfamilier prioriterer gjerne boligområder som kan tilby et trygt

og sunt miljø. De fleste barnefamiliene i reisevaneundersøkelsen for Oslo og Akershus 1990/91 bor i Akershus fylke. Over halvparten av par med barn under 7 år bor i dette området. Mens barnefamiliene dominerer utvalget i Akershus og utenfor, er det få par med små barn som er bosatt i Oslo indre by og sentrum. I sentrumsområdene bor det flest par som ikke har barn. Denne gruppen dominerer også i ytre by sammen med familier hvor yngste barn er i tenårene (vedleggstabell 5).

En av årsakene til at mange småbarnsfamilier velger å bosette seg utenfor byen er blant annet behovet for trygge og sunne omgivelser. Mindre trafikk og støy i nærmiljøet, større tilgang på lekeområder og grøntarealer, renere luft og mindre kriminalitet er argumenter som taler for å bosette seg i utkanten av byen. På den annen side kreves det mye kapital for å kunne stifte bo i attraktive områder i utkanten av byen. Tilgangen på for eksempel rekkehus, tomannsboliger og eneboliger er størst i områdene utenfor sentrum. Dette er boliger småbarnsfamiliene etterspør. For de fleste innenfor denne gruppen har bokvaliteten større betydning enn god tilgang på sentrumstilbud, kollektivtilbud og kort arbeidsreise (Klæboe og Kolbenstvedt 1994).

Intervju av folk bosatt i Oslos sentrumsområder bekrefter småbarnsfamilienes tendens til å flytte ut fra sentrum for å sikre barna et trygt og sunt oppvekstmiljø. Barnefamiliene i området Grünerløkka/Sofienberg er mer opptatt av trafikkproblemene i bydelen enn andre grupper, selv om de bor i mindre trafikkbelastede gater enn de som ikke har barn. Det er også flere personer med barn under ti år enn andre grupper som er plaget av vegtrafikk og som ønsker å flytte fra bydelen på grunn av blant annet dårlige boforhold, mangel på gode utearealer i nærmiljøet og ønske om trafikk sikre omgivelser. Statistikk fra Oslo kommune viser at det er få barn og unge i bydelen Grünerløkka/Sofienberg og at det i all hovedsak er barnefamiliene som flytter ut (Klæboe og Kolbenstvedt 1994, Oslo kommune 1994). Det må likevel nevnes at det er forskjeller innenfor sentrumsområdene med hensyn til utemiljø, boforhold osv.

### **Mor og far arbeider i samme område som der de bor, men avstanden til arbeidsplassen kan likevel være lang**

Småbarnsfamiliers flukt fra sentrumsområdene er en del av en mer generell utvikling innenfor storbyområdet Oslo og Akershus. Ifølge Vibe og Hjorthol (1993) indikerer nedgangen i andelen sentrumsrettede reiser i løpet av det siste tiåret at økningen i trafikkveksten i regionen har foregått utenom Oslo indre by, og at det aller meste har kommet i Akershus. Denne utviklingen har gått parallelt med endringer i utbyggingsmønstre og befolkningsutvikling. Bolig og arbeidsplass er blitt atskilt, og vi har fått lange avstander til jobb med en økning i transportbehovet (se avsnitt 2.2.1).

Vår analyse av småbarnsforeldres kombinasjoner av bosted og arbeidsplass viser at de fleste kvinner og menn med små barn arbeider i samme område som der de bor. (vedleggstabell 6). Av personer bosatt i Akershus og Ytre by er det en god del som arbeider i indre by med sentrum. At de fleste småbarnsforeldre arbeider innenfor samme geografiske område som der de bor, kan få oss til å tro at avstanden mellom hjem og arbeid ikke er så stor for denne gruppen. De ulike sonene vi har delt bostedene inn i er imidlertid av forskjellig størrelse.

Reiseavstandene innenfor bostedsområdene ytre by og Akershus kan derfor være store. Med flere yrkesaktive i husstanden kan det være vanskelig å for eksempel velge en bolig i nærheten av begge arbeidsplasser. Personer med høyere utdanning og yrkesstatus velger ofte arbeidsplass etter interesse og ikke etter beliggenhet (Hjorthol 1990).

Som et eksempel på lang reiselengde ser vi at småbarnsmødre bosatt i Akershus har en gjennomsnittlig reiselengde på 12,2 km (vedleggstabell 7). Fedre som bor i dette området reiser enda lenger enn mødre for å komme på arbeid (15,7 km). Arbeidsreisens lengde øker for både småbarnsmødre og fedre ettersom vi beveger oss fra Indre by med Sentrum og utover til Akershus og omegn. I analysen av transportmiddelvalg har vi valgt arbeidsreisens lengde som kjennetegn for arbeidsplassens lokalisering i forhold til bolig (se avsnitt 5.3).

### **Kollektivtilbudet til småbarnsfamiliene er mangelfullt**

Analysene viser at jo lengre vekk fra sentrumsområdene man kommer, jo flere par med barn finner man. Samtidig må vi konstatere at kollektivtilbudet på arbeidsreisene blir dårligere jo lengre vekk fra sentrum man er bosatt. Kollektivtilbudet er med andre ord mangelfullt for de fleste barnefamilier i storbyområdet Oslo og Akershus, blant annet fordi denne gruppen nettopp bor utenfor de områdene som har det beste kollektive transporttilbudet<sup>45</sup>.

Ut fra opplysningene vi finner i datamaterialet har vi valgt gjennomsnittlig gangtid fra bolig til holdeplass og gjennomsnittlig antall avganger pr time for det aktuelle transportmiddelet som indikatorer på kollektivtilbudet i de enkelte bostedsområdene.

Dersom vi ser på hva slags kollektivtilbud barnefamiliens bostedsområder kan tilby, finner vi at Oslo ytre by og Akershus kommer dårligere ut på de to kollektive indikatorene enn Oslo indre by og sentrum. Småbarnsforeldres gjennomsnittlige gangtid fra bolig til holdeplass er kortere i indre by og sentrum enn i ytre by og Akershus. Dersom vi ser på hvor mange avganger pr time det kollektive transportmiddelet til arbeidsreisen kan tilby, finner vi flest avganger i indre by og sentrum og færrest i Akershus med litt over to avganger i timen.

*Tabell 5.3: Gjennomsnittsverdier for småbarnsforeldres kollektivtilbud etter bosted. RVU1990/1991 Oslo og Akershus*

Kollektivtilbud	Indre by	Ytre by	Akershus	Antall
Gangtid til holdeplass	5 min	7 min <sup>1</sup>	8 min <sup>1</sup>	173
Avganger pr time	5 avg	4 avg <sup>1</sup>	2 avg <sup>1</sup>	159

<sup>1</sup> Signifikant forskjellig fra indre by. P = 0,05 ved ensidig test

<sup>45</sup>Hva som er et godt eller et dårlig kollektivtilbud vil variere, avhengig av type kollektivt transportmiddel som finnes ved bostedet og hvor arbeidsplassen befinner seg. Resultater fra forskning om kollektivtrafikk tyder på at antall avganger i timen (frekvens), kort gangavstand til holdeplass og direkte reise uten bytte av transportmiddel, betyr mye for dem som reiser over korte avstander med kollektive transportmidler i Oslo (Norheim og Stangeby 1993).



De fleste småbarnsfamilier bor altså utenfor sentrumsområdene på steder med et mangelfullt utbygd kollektivtilbud. Samtidig er det her vi finner foreldre med de lengste arbeidsreisene.

### 5.3.1 Småbarnsforeldre som bor i områder med et godt kollektivt transporttilbud benytter ikke tilbudet

Vi har sett at kollektivtilbudets kvalitet er varierende og at lokalisering av arbeidsplasser i forhold til boligområder veksler ettersom man bor innenfor eller utenfor de sentrale områdene i storbyen. Tidligere undersøkelser har vist at andelen arbeidsreiser som foregår med bil er klart høyest for folk som bor i ytre by/Akershus og som ikke arbeider i Oslo sentrum. Samtidig er bilbruken klart lavest på arbeidsreiser til sentrum, også for folk bosatt i Akershus eller ytre by (Solheim 1988).

Dersom vi ser transportmiddelvalg i forhold til bosted, viser det seg at de fleste mødre og fedre med små barn i ytre by og Akershus bruker bil til jobb, mens mellom en fjerdedel og en tredjedel reiser kollektivt (tabell 5.4). Bare seks til sju prosent velger å gå eller sykle til arbeid. Andelen bilbrukere i disse områdene overrasker oss ikke. Lange avstander med flere ærend mellom hjem, arbeid og service krever transport som er tidseffektiv og tilpasningsdyktig. Bilen blir løsningen for mange småbarnsforeldre i ytre by og Akershus. Vi ser av tabell 5.4 at andelen bilførere stiger mens andelen gående og syklende synker for både småbarnsforeldre og par uten barn, når vi beveger oss fra sentrumsområdene og utover mot områdene i utkanten av byen

På den annen side er den forholdsvis store kollektivandelen blant småbarnsforeldre i ytre by mer overraskende. Andelen kollektivreisende foreldre er størst i ytre by dersom vi sammenlikner de ulike bostedsområdene. Årsaken til at så mange som 32 prosent av småbarnsforeldrene reiser kollektivt til jobb, kan skyldes kollektivnettets sentrumsrettede utbygging av effektive transportmidler som for eksempel T-banen. For de som jobber i sentrum, kan T-banen være et godt alternativ til bilen, fordi en ikke behøver å tenke på parkeringsproblemer i sentrum. T-banen er ett av få kollektive tilbud som har god tilgjengelighet for barnevogn.

Tabell 5.4: Småbarnsforeldres og par uten barns hovedtransportmiddel til arbeid etter bosted. RVU 90/91. Oslo og Akershus. Prosent.

Transport- middel	Par uten barn			Par barn < 7 år		
	Indre by	Ytre by	Akershus	Indre by	Ytre by	Akershus
Gange/sykkel	35	12 <sup>1</sup>	11 <sup>1</sup>	(53)	6 <sup>1</sup>	7 <sup>1</sup>
Bilfører	15 <sup>2</sup>	52 <sup>1</sup>	57 <sup>1</sup>	(40) <sup>2</sup>	63 <sup>1</sup>	69 <sup>1</sup>
Kollektivt	50 <sup>2</sup>	36	32 <sup>1</sup>	(7) <sup>2</sup>	32 <sup>1</sup>	24
Sum	100	100	100	(100)	101	100
Antall	26	84	99	15	73	112

<sup>1</sup> Signifikant forskjellig fra indre by. P = 0.05

<sup>2</sup> Signifikant forskjell mellom familietype. P = 0.05 Ensidig test

Det er imidlertid få foreldre som reiser kollektivt til arbeid når de reiser sammen med barn. Av småbarnsforeldre som brakte eller hentet barn hos dagmamma eller i barnehagen var det 10 prosent menn og 25 prosent kvinner som benyttet kollektive transportmidler til arbeid (tabell 5.9). Enkelte velger å la bilen stå, enten hjemme eller i nærheten av barnehagen, og så kjøre kollektivt videre på reisen. Andre har overlatt bilen til ektefellen, som skal bringe og hente barna i barnehagen og har ikke tilgang til bil på arbeidsreisen denne dagen (Hjorthol m fl 1990). Uten barn og ekstra bagasje går det fint å ta bussen, reise med toget eller sykle dersom det er sikkert, effektivt og avstanden er overkommelig.

Med korte avstander er gange og sykkelbruk et alternativ til bilen for enkelte småbarnsforeldre. Over halvparten av småbarnsforeldrene i indre by og sentrum går eller sykler til arbeid. På grunn av det lille utvalget må resultatene tolkes med forsiktighet. Vi har sett at de fleste med bopel i sentrum/indre by arbeider i samme område. Mødre og fedre i indre by og sentrum har de korteste arbeidsreisene blant småbarnsforeldre (vedleggstabell 7). Det er få mødre og fedre til små barn i indre by som reiser kollektivt, selv om for eksempel antall avganger i timen er flere i sentrumsområdene enn i utkanten av byen. Å gå eller sykle er, for en del foreldre i sentrum, et oftere benyttet alternativ til bilen enn kollektive transportmidler. Kollektivtrafikken har problemer med å konkurrere med gange, sykkel og bil på de korte reisene (Klæboe 1993). Værforhold og antall barn en har med på arbeidsreisen er naturlig nok med på å avgjøre om det er mulig å sykle eller gå – om en da ikke er en av dem som har gått til anskaffelse av piggdekk og sykkeltilhenger for tvillinger!

Sammenlikner vi småbarnsforeldrenes kollektivandel med kvinner og menn som ikke har barn i indre by, ser vi at det er langt vanligere for par uten barn å benytte kollektive transportmidler enn det er for småbarnsforeldre. Samtidig er det flere småbarnsforeldre enn personer i parforhold uten barn som kjører bil til arbeid i sentrumsområdene. Dette kan tyde på at kvaliteten på kollektivtilbudet ved bostedet spiller en mindre rolle for småbarnsforeldres transportmiddelbruk enn det gjør for personer uten barn.

### **5.3.2 Manglende tilgjengelighet og fleksibilitet er barrierer for småbarnsfamiliers kollektivbruk**

Det er ikke bare lange avstander mellom bolig og holdeplass, sjeldne avganger og lang reisetid som begrenser småbarnsfamiliens kollektivbruk. Dersom vi betrakter *tilgjengelighet*<sup>46</sup> som et kjennetegn ved det kollektive transporttilbudet, vet vi fra ustrukturerte samtaler med foreldre og data fra reisespill<sup>47</sup> at en del småbarnsforeldre synes det er tungt og kronglete å komme seg av og på bussen, trikken eller toget med barnevogn og bagasje. I rushtiden kan det være vanskelig å

---

<sup>46</sup>Tilgjengelighet er her benyttet i praktisk forstand for muligheten til å benytte et gode. Tilgjengelighet kan også betegne grad av nærhet/kort avstand til goder, for eksempel kollektivtilbud, veger, butikker, teater osv (Solheim 1985, Vibe 1991a).

<sup>47</sup>Reisespill, se Jones m fl 1980, Hjorthol m fl 1990.

få plass til barnevogna på bussen. En kjenner seg litt brydd ved å oppta så stor plass og over å måtte spørre om hjelp til å løfte vogna opp og ned trappetrinnene. Oslo Sporveier har innført lavgulvbusser på enkelte ruter for å lette tilgjengeligheten for eldre, handikappede og småbarnsfamilier. Problemet er at disse bussene har mindre kapasitet enn de ordinære bussene, slik at det kan oppstå plassproblemer i rushtiden. Det kan være vanskelig for små barn å holde balansen når alle seter er opptatt og det ikke er noe å holde seg fast i.

«Så står du der da, med en gretten unge som langt der nede holder seg fast i beinet ditt, mens du forsøker å strekke deg mot en stolpe uten å miste ryggsekken og akebrettet...mens et par lengre bak presser seg frem av frykt for å ikke rekke å komme seg av bussen før den kjører videre».

Vinterstid kan det være problematisk å komme seg frem med barnevogna over høye brøytekanter og fortauer som ikke er ryddet. Strekningen bort til holdeplassen kan virke atskillig lengre en snørik vinterdag enn på bart sommerføre. Veggen blir en stor barriere når en må krumme ryggen og forsøke å dra vogna etter seg, mens en bøyer hodet for å unngå å få spruten i ansiktet fra bilene som kjører forbi.

Det kan også være stressende å skulle rekke kollektivtilbudets faste avgangstider, fordi barna ikke alltid følger det fastsatte tidsskjemaet om morgenen. Småbarnsfamilien har behov for *fleksibilitet* i hverdagen. I stedet er dagen ofte lagt opp etter rutiner og skjemastyrte aktiviteter. Det er lett å få dårlig samvittighet når du må avvise datteren når hun vil snakke med deg ved frokostbordet om noe som opptar henne i barnehagen, fordi dere må rekke bussen.

«Har du spist opp brødskiva? Vi har ikke tid til å prate nå, kan du fortelle meg det når vi har kommet oss på bussen?»

At mange yrkesaktive småbarnsforeldre har knapphet på tid i hverdagen, var vi inne på i kapittel 3. Dårlig tid, flere ærend på reisen, lange avstander, bagasje og ansvar for små barn på reisen, kan gjøre det nokså komplisert å reise kollektivt til arbeid. Mangel på tilgjengelighet og fleksibilitet er således to av flere mulige forklaringer på hvorfor så få småbarnsforeldre i sentrumsområdene benytter seg av kollektive transportmidler.

## 5.4 Reiselengde og transportmiddelvalg

Lengden på arbeidsreisen, og dermed hvor mye tid man bruker på reisen, er som vi nevnte tidligere blant annet avhengig av lokaliseringsmønstre for arbeid, bolig og service. Hvor lang tid det tar å reise varierer også med hvilken type transportmiddel vi bruker, trafikksituasjon, om overgang til annet transportmiddel er nødvendig og om ærend må gjennomføres i løpet av reisen. Samtidig tar vi reiselengde og tidsbruk i betraktning når vi skal velge tidspunkt for avreise, og hvilket transportmiddel vi vil bruke på reisen. Fra midten av 70-tallet har reiselengden på arbeidsreisene til folk i Oslo og Akershus økt parallelt med nye lokaliseringsmønstre og utviklingen av en tidkrevende materiell struktur (Vibe 1991b).

Vi spør:

- Hvilke forskjeller finner vi i reiselengde og tidsbruk på arbeidsreisen mellom småbarnsfedre og småbarnsmødre?
- Er forskjellene i reiselengde/-tid større hos kvinner med og uten barn enn hos småbarnsfedre og menn som ikke har barn?
- Bruker flere småbarnsforeldre med lang reiseveg bilen til arbeidet enn småbarnsforeldre med kort veg til arbeidet?

#### 5.4.1 Har småbarnsmødre kortere arbeidsreise, og bruker de kortere tid på reisen enn småbarnsfedre?

Arbeidsmarkedet på bostedet er med på å avgjøre i hvilken grad man kan velge en arbeidsplass som ligger i rimelig avstand fra boligen. Mange arbeidsplasser i nærmiljøet er ofte innen service, undervisning, eldre- og sosialomsorg. Dette er viktige arbeidsplasser for kvinner. Flere av disse yrkene gir muligheter for deltidsarbeid (Hjorthol 1990, SSB 1993). Avstanden mellom det barnevennlige boligområdet og bedrifter som ligger i sentrum eller i mindre kostbare næringsområder utenfor byen, kan være stor.

Både kvinner og menn i Oslo-regionen har lengre arbeidsreise enn folk i andre byer (Hjorthol og Vibe 1993). Hjorthol (1990) har vist at kvinner i Oslo-regionen i gjennomsnitt har nesten like lang arbeidsreise som menn på landsbasis. Hun har også kommet frem til at kvinner med høy yrkesstatus ofte har lengre arbeidstid og lengre arbeidsreise enn andre kvinner. Samtidig har begge ektefeller i høystatusfamilier lang arbeidsreise og høy bilbruk. I vårt materiale har de fleste personer med høyere utdanning en arbeidsreise på over 6 km.

Tabell 5.5: Gifte og samboendes gjennomsnittlige lengde på arbeidsreisen etter familietype. Oslo og Akershus. RVU 1990/91. Kilometer

	Par uten barn	Par barn med barn under 7år	Antall	
			Uten barn	Med barn
Kvinne	10,5	9,7	121	73
Mann	11,3	12,5	89	113

Tabell 5.6: Gifte og samboendes gjennomsnittlige tidsbruk på arbeidsreisen etter familietype. Oslo og Akershus. RVU 1990/91. Minutter

	Par uten barn	Par barn med barn under 7år	Antall	
			Uten barn	Med barn
Kvinne	27	25	135	85
Mann	26	24	88	121

Tidligere analyser har vist at selv om kvinner har kortere arbeidsreise enn menn, bruker de nesten like lang tid. Forskjellig transportmiddelbruk og større hastighet på lange reiser enn korte, kan bidra til at kvinner bruker lengre tid på reisen enn menn (Hjorthol 1990). Vi skal senere se at småbarnsmødre har mer kompliserte reiser enn småbarnsfedre, fordi de gjennomfører flere ærend i løpet av arbeidsreisen, noe som fører til at de bruker lenger tid på arbeidsreisen.

Dersom vi tar utgangspunkt i gjennomsnittlig avstand mellom hjem og oppmøtested for arbeid og undersøker hvor lang arbeidsreise småbarnsforeldre har, finner vi at foreldre til barn under 7 år i gjennomsnitt reiser 11,4 kilometer og bruker 25 minutter til arbeid. Vi finner ingen signifikante forskjeller i reiselengde eller reisetid mellom småbarnsforeldre og par uten barn.

Forskjellene i reiselengde ser ut til å være noe større mellom småbarnsforeldre enn mellom kvinner og menn uten barn. Kvinner innenfor begge familietyper har kortere gjennomsnittlig arbeidsreise enn menn. Småbarnsmødre har 2,8 km kortere arbeidsreise enn småbarnsfedre, mens differansen mellom kjønnene innenfor gruppen par uten barn kun er 0,8 km, se tabell 5.5. Selv om tallene viser en tendens til lengre reiser blant fedre enn blant mødre, er forskjellen mellom kjønnene ikke signifikant i vårt materiale. Heller ikke forskjellene mellom kvinner og menn uten barn eller mellom de to familietypene, er signifikante. Det er imidlertid flere studier som har kommet frem til forskjeller i reiselengde på arbeidsreisen mellom kjønnene, og vi kan derfor ikke utelukke at dette kan være tilfelle (Rønnstedt 1994, Hjorthol 1990).

Hjorthol (1990) har ved analyse av nasjonale reisevanedata funnet ut at kvinner tilpasser seg arbeidsmarkedet og omsorgsansvar ved oftere å jobbe deltid og ved å velge arbeidssted nærmere boligen enn menn. Hun viser til flere norske og utenlandske studier av kvinners arbeidsreiser som peker på sammenhengen mellom omsorg for barn og lengden på arbeidsreisen for kvinner. Dersom vi i vår analyse sammenlikner lengden på kvinnenes arbeidsreiser for de ulike familietypene, finner vi at kvinner som har små barn har en arbeidsreise som i gjennomsnitt er ca 1 kilometer kortere enn reisene til kvinner uten barn. Samtidig bruker de ca 2 minutter kortere tid på reisen til arbeid enn kvinner som ikke har barn, noe som kan ha sammenheng med høyere bilbruk. Forskjellene mellom de to kvinnegruppene er imidlertid små og ikke signifikante. De er dermed ikke i tråd med Hjorthols analyse av nasjonale reisevanedata fra 1985, som viser at gifte kvinner uten barn har signifikant lengre arbeidsreise enn gifte kvinner med barn (Hjorthol 1990).

Hjorthol finner ingen signifikant sammenheng mellom familietype og reiselengde for norske menn. I vår analyse bruker småbarnsfedre i Oslo og Akershus ca 2 minutter kortere tid på arbeidsreisen enn menn uten barn, samtidig som avstanden mellom hjem og arbeid er ca 1 km lengre enn reisen til menn som ikke har barn. Forskjellene er ikke signifikante verken i reiselengde eller tidsbruk for menn.

Vi kan ikke fastslå, på bakgrunn av vår undersøkelse, at det er vesentlige forskjeller i reiselengde og tidsbruk for par uten barn og småbarnsforeldre. Også Hjorthol (1990) konkluderer med at familietype (livsfase) ikke har så stor betydning for hvor langt borte kvinnen velger arbeidsplass som det har for valg av

arbeidstid. Går vi tilbake til avsnitt 5.2, ser vi at til tross for at par uten barn dominerer indre by og sentrum, bor de fleste utenfor sentrumsområdene i likhet med barnefamilieene. Reiselengden varierer med lokaliseringen av den enkeltes arbeidsplass i forhold til bosted, og lengden varierer derfor både for småbarnsforeldre og for personer uten barn.

#### 5.4.2 Selv på korte reiser kjører over halvparten av småbarnsforeldre bil

Blant småbarnsforeldre finner vi ingen sammenheng mellom arbeidsreisens lengde og bilbruk. Selv på reiser under tre kilometer kjører over halvparten av mødre og fedre bil til arbeidet. Blant par uten barn er det derimot signifikante forskjeller i andelen bilførere på korte og lange arbeidsreiser. For denne gruppen stiger andelen som selv kjører bil når reiselengden øker. Sammenlikner vi de to familietyperne, finner vi signifikante forskjeller i bilbruken på reiser under tre kilometer. 25 prosent flere foreldre bruker bilen til jobb på disse korte reisene sett i forhold til personer uten barn.

For gruppen som går eller sykler til arbeidet, synker andelen når reiselengden øker. Både for småbarnsforeldre og par uten barn finner vi en signifikant sammenheng mellom gange og sykkelbruk og reiselengde.

Tabell 5.7: Reiselengde og transportmiddelbruk for småbarnsforeldre og par uten barn. RVU 1990. Oslo og Akershus. Prosent

Transportmiddel	Småbarnsforeldre			Par uten barn		
	Under 3 km	3–6 km	6 km og over	Under 3 km	3–6 km	6 km og over
Gå/sykle	36	7 <sup>1</sup>	1 <sup>1</sup>	43	17 <sup>1</sup>	1 <sup>1</sup>
Bilfører	58 <sup>2</sup>	67	68	33 <sup>2</sup>	51 <sup>1</sup>	57 <sup>1</sup>
Kollektivt	7 <sup>2</sup>	27 <sup>1</sup>	31 <sup>1 2</sup>	24 <sup>2</sup>	31	42 <sup>1 2</sup>
Sum	101	101	100	100	99	100
Antall	45	30	106	51	35	100

<sup>1</sup> Signifikant forskjellig fra < 3km reiselengde

<sup>2</sup> Signifikant forskjell mellom familietyperne

P = 0,05 ensidig test

I begge familietyper øker andelen kollektivreisende når arbeidsreisen blir lengre. For småbarnsforeldrene er for eksempel andelen som reiser kollektivt til jobb over firedoblet når vi sammenlikner reiselengder på under 3 km med reiser fra 6 km og oppover. Kollektivandelen er signifikant forskjellig hos par uten barn og småbarnsforeldre for både korte og lange reiser.

### 5.5 Gjøre mål og transportmiddelbruk på arbeidsreisen

En av årsakene til at småbarnsforeldre bruker bil selv på korte arbeidsreiser, kan være at de må gjennomføre ærend på veg til eller fra arbeidet. I kapitlene foran så vi at økt yrkesaktivitet blant kvinner, som betinger at omsorgsansvaret for de minste barna flyttes ut av hjemmet og spredning av bysamfunnets mange funk-

sjoner, er faktorer som gir økt reiselengde og mer sammensatte reisemønstre. Mor og far må gjennomføre en rekke aktiviteter som er lokalisert på ulike steder og som har forskjellige åpningstider. Den fysiske strukturen krever mye tid når avstandene mellom hjem, barnehage, arbeidsplass og butikker er store. Reisene i hverdagen kan bli meget kompliserte. Hvor sentralt folk bor i forhold til aktuelle reisemål, hvor mange ærend de må gjennomføre, om de må skifte transportmiddel undervegs og om de har omsorg for andre i løpet av turen eller har med seg mye bagasje, er noen faktorer som er med på å påvirke reisenes kompleksitet (Hjorthol og Vibe 1993).

Vi spør:

- Gjennomfører småbarnsforeldre flere ærend på arbeidsreisen enn par uten barn?
- Er det mer bilbruk blant småbarnsforeldre som utfører ett eller flere gjøremål undervegs enn blant dem som ikke utfører noen ærend?
- Er det like mange mødre og fedre som henter og bringer barn til/fra dagmamma eller barnehage?
- Er det forskjeller mellom kjønnene i transportmiddelbruk på arbeidsreisen for foreldre som henter/bringer barn til barnehage på veg til/fra jobb?

### **Barnefamilier har den høyeste andelen med ærend undervegs**

De fleste gjennomfører ingen ærend eller gjøremål i løpet av arbeidsreisen. Av dem som utfører ærend på veg til eller fra jobb, er det flest personer med ett gjøremål. Dette er i tråd med Hjorthol og Vibe (1993), som viser at de aller fleste av våre daglige reiser er relativt enkle. Foreldre som har barn i barnehage eller hos dagmamma har imidlertid minst ett ekstra ærend i løpet av arbeidsreisen i forhold til andre grupper. Tidligere analyser av RVU 90/91 viser at barnefamiliene har den høyeste andelen arbeidsreiser med ærend undervegs (Vibe 1991a). Likevel utgjør skyss av barn til barnehage eller dagmamma under 1 prosent av de kompliserte arbeidsreisene dersom vi ser alle familietyperne samlet. Kombinasjoner av innkjøp og arbeidsreiser er vanligere enn reiser i forbindelse med omsorg for andre, selv om disse reisene har hatt en økning i de senere årene med økt yrkesaktivitet blant kvinner, flere enpersonshusholdninger og eneforsørgere (Hjorthol og Vibe 1993)

#### **5.5.1 Bilen brukes når småbarnsforeldre har ærend på arbeidsreisen**

Hjorthol og Vibe (1993) har funnet at reisens kompleksitet øker med tilgang til bil, men kan ikke si om det er biltilgangen som resulterer i kompliserte reiser, eller om det er de kompliserte reisene som får folk til å skaffe seg bil. De viser også at dersom en bruker bil på den første delreisen<sup>48</sup> eller ærendet på veg til jobb, er sannsynligheten stor for at man bruker bilen videre til neste arena. Nesten alle reiser med to eller flere ærend foretas som bilfører, mens det kun er gruppen uten ærend som har en betydelig kollektivandel.

---

<sup>48</sup>For definisjon av "delreise" og ærend se kapittel 4 og avsnitt 2.1.3.

Tabell 5.8: Småbarnsforeldres transportmiddelbruk på arbeidsreisen etter som de har ærend eller ei. RVU1990/91. Oslo og Akershus. Prosent

Transportmiddel	Ikke ærend	Ærend
Gange/sykkel	10	10
Bilfører	57	72 <sup>1</sup>
Kollektivt	33	19 <sup>1</sup>
Sum	100	101
Antall	98	102

<sup>1</sup> Signifikant forskjellig fra ikke ærend ved P= 0.05 Ensidig test

Småbarnsforeldre med ett eller flere ærend på arbeidsreisen er bilførere i større grad enn dem som ikke har noen gjøremål på arbeidsreisen. Samtidig er kollektivbruken lavere for de av småbarnsforeldrene som har foretatt ett eller flere ærend på arbeidsreisen. Hjorthol og Vibe (1993) har ved å betrakte arbeidsreisene som rundreiser (fra hjem, til arbeid og hjem igjen), funnet at folk flest reiser med bil når de har ærend begge veger, mens halvparten bruker bil når de har ærend bare en veg.

### 5.5.2 Kvinner med barn under 7 år reiser mest

Det er små forskjeller i antall gjøremål utført på arbeidsreisen når vi sammenlikner par med barn under 7 år med par uten barn. Dersom vi ser bort fra gruppen som ikke har foretatt noen gjøremål, gjennomfører småbarnsforeldre i gjennomsnitt 1,3 ærend, mens personer uten barn gjennomfører 1,2 ærend i løpet av arbeidsreisen. På den annen side viser analyser av alle reiser som en enkelt person har gjennomført i løpet av en registreringsdag, dvs arbeidsreiser, handlereiser, innkjøpsreiser, omsorgsreiser, besøksreiser osv, at kvinner med barn under 7 år reiser mest, sammenliknet med kvinner og menn innenfor de forskjellige familietyper. Det er signifikante forskjeller i antall reiser mellom småbarnsmødre og kvinner uten barn, men ikke mellom småbarnsfedre og menn som ikke har barn (vedleggstabell 8). Hjorthol og Vibe (1993) konkluderer med at mødre har en høyere andel ærend undervegs til arbeidet enn fedre har, samtidig som barnefamilieene har flere gjøremål undervegs enn par uten barn.

### 5.5.3 Kvinnen har hovedansvaret for å hente og bringe barna til dagmamma eller barnehage

Ser vi på hvilke ærend personer som er gift eller samboende uten barn og par med små barn utfører i løpet av arbeidsreisen, finner vi små forskjeller mellom de to familietyper. De fleste handler dagligvarer på veg til eller fra jobb, om enn ikke hver dag. Det er signifikant flere kvinner enn menn som handler dagligvarer i løpet av arbeidsreisen blant par uten barn. Dette er i tråd med en tradisjonell arbeidsdeling. Blant småbarnsforeldre er det ingen signifikante forskjeller mellom kjønnene når det gjelder andelen som har foretatt dagligvareinnkjøp på arbeidsreisen. Dette kan tyde på at småbarnsforeldre har en mer lik fordeling mellom kjønnene når det gjelder hvem som foretar dagligvareinnkjøp enn par uten barn har.



Tabell 5.9: Andel kvinner og menn med og uten små barn som har svart ja på at de utførte disse gjøremålene til eller fra arbeid siste arbeidsdag. Oslo og Akershus. RVU 1990/91. Prosent.

Ærend	Par uten barn			Par med barn under 7 år		
	Begge	Kvinner	Menn	Begge	Kvinner	Menn
Dagligvareinnkjøp	19	24 <sup>2</sup>	12 <sup>1</sup>	17	20 <sup>2</sup>	14
Hente/bringe barn				28	44	17 <sup>1</sup>
Antall	234	135	99	206	85	121

<sup>1</sup> Signifikant forskjellig fra kvinner.

<sup>2</sup> Signifikant forskjell mellom familietyperne. P= 0.05. Ensidig test.

For mange småbarnsforeldre er henting og bringing av barn til dagmamma eller barnehage en del av reisen til/fra arbeid. 28 prosent av småbarnsforeldrene har svart ja på at de enten har brakt eller hentet barn i barnehagen eller hos dagmammaen sist de var på veg til eller fra arbeidet. Dette er en aktivitet som kommer i tillegg til de andre gjøremålene som også personer uten barn gjennomfører.

At kvinnen som regel har hovedansvar for henting og bringing av barn i barnehage eller hos dagmamma, kommer tydelig frem når vi ser på andelen kvinner og menn som gjennomførte dette gjøremålet i løpet av arbeidsreisen. Resultatet tyder på at vi fremdeles har en tradisjonell arbeidsdeling mellom kjønnene når det gjelder hvem som har ansvaret for å hente og bringe barn. Mens 44 prosent av kvinnene bringer eller henter barn i løpet av reisen til eller fra jobb, er det kun 17 prosent av småbarnsfedrene som gjør dette. Resultatene er signifikante.

#### 5.5.4 Flere menn enn kvinner bruker bil når de skal følge barn til barnehage

Hjorthol og Vibe (1993) konkluderer med at kvinners arbeidsreiser framstår som mer kompliserte enn menns reiser, fordi reisene i mindre grad foregår med bil, kvinner har oftere ærend undervegs og kombinerer i større grad enn menn flere transportmidler på arbeidsreisen. Når det gjelder småbarnsforeldre, er det flere menn enn kvinner som kjører bil når de skal hente/bringe barn hos dagmamma/-barnehage på vegen til eller fra jobb. Samtidig er det flere mødre enn fedre som går eller sykler. Vi finner ingen signifikant forskjell mellom kjønnene når det gjelder bruk av kollektive transportmidler. Kortere arbeidsreiser kan være en forklaring på hvorfor færre kvinner enn menn er bilførere på disse reisene (Hjorthol 1990).

Tabell 5.10: Andel bilførere, gående og kollektivreisende blant småbarnsmødre og småbarnsfedre som henter/bringer barn i løpet av arbeidsreisen. RVU 1990/91. Oslo og Akershus. Prosent

Transportmiddel	Mann	Kvinne
Gange/sykkel		11
Bilfører	90	65 <sup>1</sup>
Kollektivt	10	24
Sum	100	100
Antall	20	37

<sup>1</sup> Signifikant forskjellig fra fedre ved P = 0,05. Tosidig test.

## 5.6 Biltilgang og transportmiddelvalg

Biltilgang er, ifølge Vibe (1991b), den faktoren som best forklarer forskjeller i reiseatferd. Bruk av bil og bilhold hører sammen. Tidligere undersøkelser viser at bilholdet tiltar med økende avstand til Oslo sentrum. Grupper som har kompliserte reisebehov har ofte tilgang til bil for å dekke behovet for fleksible transportmidler. Det å ha bil kan føre til at man bruker personbilen også når bruk av andre transportmidler kunne vært aktuelt. Tilgang til bil genererer på denne måten bilreiser. Folk som alltid har tilgang til bil gjennomfører flere og lengre reiser enn andre, men forskjellene er blitt mindre i løpet av de siste årene. Dette betyr at personer med dårlig tilgang til transportressurser bruker lengre tid på reisene enn tidligere og taper mer på økte reiseavstander enn personer med god biltilgang (Vibe 1991b).

Å ha tilgang til bil betyr ikke bare at det finnes én eller flere biler i husholdet. Å kunne kjøre bil alene forutsetter at du har sertifikat og eier eller disponerer bil. Dersom familien har én bil til disposisjon, kan det oppstå konkurranse om bilen. Dette krever forhandlinger mellom foreldrene om hvem som kan benytte bilen på ulike tidspunkt. En tidligere undersøkelse viser at menn i hushold med én bil har bedre tilgang til bilen enn kvinner (Hjorthol 1990). I en annen spørreundersøkelse svarer to tredjedeler av menn med barn at de selv har størst behov for å bruke bilen daglig, mens bare en tredjedel av kvinnene sier det samme. Selv om menn oftere sier at de har bruk for bil i arbeidet, kan disse oppfatningene virke motstridende når vi tidligere har sett at det er flere kvinner enn menn som gjennomfører nødvendige gjøremål i forbindelse med husholdet og henter og bringer barna til/fra barnehage (Hjorthol m fl 1987).

Vi har sett på følgende spørsmål:

- Er det flere småbarnsforeldre enn personer i parforhold uten barn som har bil?
- Prioriterer småbarnsforeldre i større grad enn par uten barn det å ha to biler i husstanden?
- Er det forskjeller i biltilgang etter kjønn for småbarnsforeldre og for personer uten barn?
- Varierer småbarnsmødres og småbarnsfedres transportmiddelbruk med antall biler i familien?

### 5.6.1 Flere småbarnsforeldre enn par uten barn har to biler i husstanden

Antall biler varierer etter om paret har barn eller ikke, hvor god økonomi familien har, og hvor godt etablert husholdet er. Som vi så foran, er småbarnsfamiliens hverdag ofte mer komplisert enn andres, fordi de gjennomfører flere ærend, har mer bagasje og er bundet av både andre institusjoners åpningstider og egne arbeidstidsordninger. De fleste småbarnsforeldre bruker bil til arbeidet. Allerede i 1977 hadde 92 prosent av barnefamiliene i Oslo og Akershus bil. I dag er det er bare 2 prosent av par med barn under 7 år som ikke har bil i husholdningen. Andelen tobilushold har økt betraktelig (Vibe 1991b).

Tabell 5.11: Antall personer med ingen, en, to eller flere biler i husholdningen etter familietype. Oslo/Akershus 1990/91. Prosent

Antall biler	Par uten barn	Par med barn under 7 år
Ingen bil	7	2 <sup>1</sup>
En bil	60	54
To eller flere biler	33	44 <sup>1</sup>
Sum	100	100
Antall	271	257

<sup>1</sup> Signifikant forskjellig fra par uten barn. P= 0,01

Et tegn på småbarnsfamiliens bilavhengighet kan være at småbarnsforeldre prioriterer bilkjøp annerledes enn familier uten barn. Sammenlikner vi par uten barn og par med barn under 7 år med hensyn til hvor mange biler de har i husholdet, finner vi flere tobilusholdninger blant barnefamilier enn hos par som ikke har barn. Samtidig er det par uten barn som dominerer kategorien som ikke har bil i husholdningen. Begge familietyper har en gjennomsnittlig husholdningsinntekt på ca kr 376.000. Vi ser at barnefamilien velger å anskaffe seg en bil til, på tross av at deres gjennomsnittsinntekt ikke er større enn husholdsinntekten til et par uten omsorgsansvar (se Vibe 1991a).

Bak beslutningen om å anskaffe bil nummer to i to-inntektsfamilier med små barn, kan det ligge et behov for å kunne avtale ansvar for henting og bringing av barn og andre ærend fra dag til dag (se kapittel 3). Har begge foreldre tilgang til bil, slipper de å måtte planlegge på forhånd hvem som skal ha bilen og hvem som kan arbeide overtid. Man bruker ikke så mye tid på å forhandle seg frem til løsninger ettersom transportproblemene dukker opp. Flere aktiviteter kan gjennomføres i løpet av dagen uavhengig av ektefellens bilbruk. Det blir enklere å mestre kravene fra arbeidsliv og hjemmeliv og få tidskabelen til å gå opp i hverdagen. Samtidig gjenspeiler de to bilene samfunnets vektlegging av individualitet og kravet om en mobil og fleksibel arbeidskraft.

Småbarnsforeldre med én bil i husholdet har ofte behov for et fastlagt skjema for aktiviteter, tidsbruk og transportmiddelfordeling. Disse familiene er avhengig av kort veg til barnehagen, at en av foreldrene enten arbeider i nærheten av hjemmet eller har et kollektivt transportalternativ på arbeidsreisen.

Hjorthol (1990) har funnet en sterk positiv sammenheng mellom antall biler i familien og lengden på kvinnens arbeidsreise. Om kvinner kjøper bil for å klare en arbeidsreise de allerede har, eller fordi bilen gir dem mulighet til å velge arbeidssted lenger unna hjemmet, kan ikke dataene fra undersøkelsen gi svar på.

Selv om det er færre par uten barn med to biler i forhold til barnefamiliene, er 33 prosent et høyt tall innenfor en gruppe som ikke har behov for bil til henting og bringing av barn i barnehage o.l. Enkelte av de eldste intervjupersonene som ikke har barn kan ha behov for flere biler i forbindelse med omsorgsansvar for syke foreldre o.l. Dersom vi bare ser på gruppen med en husholdningsinntekt på over kr 400.000, finner vi ingen signifikante forskjeller i antall biler i husholdningen mellom de to familietyperne. Generelt har andelen kvinner og menn uten bil i Oslo og Akershus sunket markant i husstander uten barn og blant eneforsørgere (Vibe 1991b). God økonomi og en transport- og tidkrevende livsstil kan ligge bak beslutningen hos par som ikke har barn, om å kjøpe bil nr to. En relativt høy inntekt i forhold til antall personer i husstanden gir muligheter for et høyt bilhold blant par uten barn (Vibe 1991b).

Selv om mange barnefamilier prioriterer god biltilgang, betyr det ikke at de nødvendigvis kjøper nye biler. Data fra Statistisk Sentralbyrå viser at 64 prosent av bilene som er over ti år gamle her i landet eies av småbarnsforeldre (Wormnes 1994). Det er flere småbarnsfamilier med en husholdningsinntekt på over kr 400.000 som har to biler i husholdet enn det er barnefamilier med lavere inntekt. Sosiale forskjeller i bilhold eksisterer innenfor de ulike familietyperne og mellom de østlige og vestlige delene av hovedstaden (Vibe 1991).

### **5.6.2 Småbarnsmødre har bedre tilgang til bil enn andre kvinner**

Selv om en husholdning har bil, er det ikke sikkert at begge ektefellene kan benytte bilen daglig. Studerer vi i hvilken grad kvinner kan benytte bilen til egen kjøring, viser det seg at det er signifikante forskjeller mellom mødre og kvinner uten barn. Flere småbarnsmødre enn kvinner uten barn kan bruke bilen hele dagen. Samtidig er det flere kvinner uten barn som ikke har tilgang til bil, verken på dagtid eller kveldstid. Det kan se ut som om det å ha ansvar for små barn øker småbarnsmødrenes biltilgang sammenliknet med kvinner som ikke har barn. Vi finner ingen signifikante forskjeller i biltilgang mellom fedre og menn uten barn.

Dersom vi sammenlikner den reelle biltilgangen mellom kvinner og menn med førerkort innenfor gruppene par uten barn og småbarnsforeldre, viser det seg at samspillet mellom de to familietypernes effekt på tilgangsvariabelen er signifikant. Dette styrker vår antagelse om en jevnere fordeling av biltilgangen mellom kjønnene innenfor småbarnsfamilien enn hos par uten barn. Kvinner i parforhold som har omsorg for barn, krever tilgang til bil på grunn av tidspress, mye bagasje, mange ærend og lange avstander. Kvinner som ikke har barn kan ikke legitimere sin bilbruk på samme måte som småbarnsmødrene og stiller derfor svakere i kampen om transportressursene i familien.

Tabell 5.12: Biltilgang for par uten barn og småbarnsforeldre med førerkort. RVU 1990/91 Oslo og Akershus. Prosent.

Tilgang til bil	Par uten barn		Småbarnsforeldre	
	Kvinne	Mann	Mor	Far
Ikke bil	6 <sup>2</sup>	3	1 <sup>2</sup>	1
Bil, ikke alltid	27	12 <sup>1</sup>	19	15
Alltid bil	68 <sup>2</sup>	85 <sup>1</sup>	80 <sup>2</sup>	84
Sum	101	100	100	100
Antall	127	116	94	155

<sup>1</sup> Signifikant forskjellig fra kvinner.

<sup>2</sup> Signifikant forskjell mellom familietyperne.

P= 0,05. Ensidig test.

### 5.6.3 Antall biler i familien og transportmiddelvalg

Hvor mange biler familien disponerer er en viktig forutsetning for transportmiddelvalget på arbeidsreiser. Dersom familien ikke har bil, er transportalternativene begrenset til sykkel, gange eller kollektivtilbud. Har familien én bil, er det ofte bare en av ektefellene som kan benytte denne til arbeidet den aktuelle dagen, mens den andre må finne alternative transportformer på sin arbeidsreise. For mange småbarnsforeldre er det naturlig at den av foreldrene som bringer eller henter barna i barnehage, også er den som får disponere bilen, så lenge man ikke kan nå barnehagen til fots.

Tabell 5.13: Transportmiddelbruk for småbarnsforeldre. Oslo og Akershus etter antall biler i husholdet. Prosent

Transportmiddel	Ingen bil	En bil	To eller flere biler
Gange/sykkel	(67)	15 <sup>1</sup>	1 <sup>1</sup>
Bilfører		44 <sup>1</sup>	93 <sup>1</sup>
Kollektivt	(33)	41 <sup>2</sup>	6 <sup>1 2</sup>
Sum	(100)	100	100
Antall	3	110	87

<sup>1</sup> Signifikant forskjellig fra ingen bil.

<sup>2</sup> Signifikant forskjell mellom en og flere biler.

P=0,05 ved ensidig test.

Det er svært få personer i vårt utvalg som tilhører en hustand uten bil. Vi kan derfor ikke si sikkert i hvilken grad disse benytter kollektive transportmidler eller om de går eller sykler til/fra arbeid. Det er vanlig å veksle mellom for eksempel kollektive transporttilbud og sykkel etter vær- og føreforhold. Småbarnsfamilier uten bil er avhengig av å bo i sentrale områder med korte avstander og gode kollektive kommunikasjonsstilbud.

Tabell 5.14: Transportmiddelbruk for småbarnsforeldre. Oslo og Akershus etter antall biler i husholdet. RVU 1990. Prosent

Transportmiddel	Ingen bil	En bil	To eller flere biler
Gange/sykkel	(15)	19 <sup>1</sup>	6 <sup>1</sup>
Bilfører	(8)	38 <sup>1 2</sup>	78 <sup>1 2</sup>
Kollektivt	(77)	42 <sup>1 2</sup>	17 <sup>1 2</sup>
Sum	(100)	99	101
Antall	13	125	71

<sup>1</sup> Signifikant forskjellig fra ingen bil.

<sup>2</sup> Signifikant forskjell mellom en bil og flere biler

P=0,05 ved ensidig test.

Å gå eller sykle til arbeidet er mest aktuelt for småbarnsforeldre uten bil eller med én bil i husstanden. Andelen syklistene og fotgjengere blant foreldrene avtar betraktelig når familien har to eller flere biler. Det samme er tilfelle for par uten barn. Kollektivandelen for personer med én bil i familien er nesten like høy som andelen bilbrukere. Dette gjenspeiler fordelingen mellom bil og alternative transportmidler man er nødt til å foreta i et enbilhushold.

I barnefamilier med to eller flere biler, kjører 93 prosent selv til arbeidet. Andelen bilførere fordobles når vi sammenlikner enbilhushold med tobilhushold. Også blant par uten barn finner vi en klar økning i antall personer som selv kjører bil til arbeid, når vi sammenlikner personer med én bil og folk med flere biler i husstanden. Antallet biler i husstanden og reell tilgang til bil er viktige forutsetninger for selv å kunne kjøre bil til arbeid.

Det kan diskuteres hvorvidt flere biler i husstanden er anskaffet for å imøtekomme et allerede høyt aktivitetsnivå, eller om tilgangen til flere biler heller er med på å skape et større behov for aktiviteter, fordi nye aktivitetsmuligheter blir lettere tilgjengelig. Vi kan ikke svare på dette spørsmålet her, men må konstatere at halvparten av yrkesaktive småbarnsforeldre velger å anskaffe to biler i husholdningen for å kunne tilfredsstille familiens og den enkeltes transportbehov.

## 5.7 Oppsummering

Hovedinntrykket fra analysen gir et bilde av en bilbrukende og mobil småbarnsfamilie. De fleste småbarnsforeldre bor utenfor sentrumsområdene og benytter seg av bilen når de skal på jobb. Kollektive transportmidler er i dag ikke et alternativ til bilbruk for foreldre som har med seg små barn på reisen, selv ikke i områder med et generelt godt kollektivtilbud. Dårlig tilgjengelighet og manglende fleksibilitet kan være noen barrierer for småbarnsfamiliens kollektivbruk. Andelen bilførere blant småbarnsforeldre i indre by/sentrum er forholdsvis stor. Selv om vi finner forskjeller i transportmiddelbruk mellom småbarnsforeldre som er bosatt i sentrumsområdene og foreldre som bor i utkanten av byen, kan resultatene tyde på at småbarnsforeldres bilbruk ikke varierer i like stor grad med bosted slik det gjør for par uten barn.

Mens kvinner og menn uten barn har forskjellig transportmiddelbruk til arbeid, finner vi ingen signifikante forskjeller mellom mødre og fedre. Bilbruken er stor blant småbarnsforeldre, selv på korte reiser. Det er flere småbarnsmødre som kjører bil til arbeid enn kvinner i parforhold uten barn. Det er også signifikante forskjeller i bilbruk mellom de to mannsgruppene, og resultatene tyder dermed på at omsorgsansvar har betydning for både kvinners og menns bilbruk på arbeidsreisen.

Vi finner små forskjeller mellom småbarnsforeldre og par uten barn når det gjelder gjennomsnittlig reiselengde og tidsbruk på arbeidsreisen. Derimot skal vi ikke utelukke helt at det kan være ulikheter i mødres og fedres reiselengder, slik flere undersøkelser har kommet frem til tidligere. Det ser ut til at lengden på arbeidsreisen spiller en mindre rolle for småbarnsforeldres bilbruk enn det gjør for personer uten barn. På den annen side har reiselengden betydning for både kollektivbruk og gang- og sykkelbruk på arbeidsreisen. For begge familietyper avtar bruken av sykkel og gange med reiselengden, mens andelen kollektivreisende øker når reisene blir lengre.

Barnefamilier har den høyeste andelen med ærend undervegs til arbeid, og det er kvinnen som har hovedansvaret for å hente eller bringe barna til og fra barnehage. Likevel er det flere menn enn kvinner som bruker bil når de skal utføre dette gjøremålet på veg til eller fra arbeidet. To biler i husholdet er vanligere hos par med små barn enn hos par som ikke har barn. Blant par med to eller flere biler i husholdet, kjører nesten alle småbarnsforeldre bil til arbeid. Det ser ut til at småbarnsmødre har bedre tilgang til bil på arbeidsreisen enn kvinner uten barn. Vi finner ingen sammenheng mellom omsorg for små barn og tilgang til bil for menn.

## 6. Multivariat analyse av småbarnsforeldres bilbruk

I dette kapitlet skal vi ved hjelp av logistisk regresjon foreta en multivariat analyse, der vi ser på hvilken effekt alle forklaringsfaktorene samlet har på muligheten for at småbarnsforeldre er bilførere på arbeidsreisen. Ved å se på flere uavhengige variabler under ett, kan vi danne oss et bilde av hvilken av forklaringsfaktorene i modellen fra kapittel 5 som har størst betydning for sjansen for at en småbarnsmor eller far er bilfører på arbeidsreisen. Vi kan også undersøke om mellomliggende variabler forårsaker indirekte effekter og kontrollere for spuriøse sammenhenger.

Vi vil først undersøke om det å ha småbarn i seg selv har større betydning for forskjeller i bilbruk på arbeidsreisen mellom kvinner enn det omsorgsansvar har for forskjeller mellom menn, når vi kontrollerer for utdanning, antall biler i husstanden, bosted, reiselengde og ærend. Deretter skal vi gjøre separate analyser for småbarnsforeldre og par uten barn og undersøke hvilke av variablene som er viktige for de to familietypenes bilbruk på arbeidsreisen.

Siden vi skal studere sjansen (risikoen) for å selv kjøre bil til arbeid, vil vi kun ta med personer som har førerkort og en eller flere biler i husstanden, dvs personer med tilgang til bil. Vi ser fortsatt på yrkesaktive personer i alderen 18–55 år som lever i parforhold, enten med barn under 7 år eller ingen barn.

I de første multivariate analysene vi har gjennomført, viser det seg at den kontinuerlige statusvariabelen *brutto husholdningsinntekt* ikke har betydning for bilbruken, verken når vi ser alle personer samlet, skiller mellom kvinner og menn, eller mellom par med små barn og par uten barn (vedleggstabell 1). Vi har sett at husholdningsinntekten er avgjørende for hvor mange biler familien har, og da spesielt om familien har bil i det hele tatt. Tidligere undersøkelser har vist at dersom det først er en bil i familien, er sjansen stor for at den brukes til de fleste aktiviteter i hverdagen. Disponerer man bil, er også muligheten der til å utføre ærend som ellers ikke ville blitt utført. Samtidig er mange ikke bevisst på hva det egentlig koster å kjøre bil, blant annet fordi utgiftene spres utover et lengre tidsrom (Hjorthol m fl 1990). I og med at vi her har valgt personer som allerede har én eller flere biler i husstanden, svekkes inntektsvariabelens betydning for bilførervariabelen. Antall biler i husstanden vil derfor fange opp inntektseffekten. Den forutgående analysen (vedleggstabell 1) viser også en negativ koeffisient for gruppen som er *missing* på variabelen ærend, og vi kan derfor anta at disse personene ikke har foretatt noen gjøremål på arbeidsreisen. Vi har derfor valgt å plassere denne gruppen under variabelen *ingen ærend* som utgjør konstantleddet (se kapittel 4).



## Variabler i analysen

### *Kjennetegn ved personen og husholdet*

Familietype er gjort om til en dikotom variabel; har småbarn, har ikke barn. Utdanning er tatt med for å undersøke om sosioøkonomisk status har betydning for bilbruken. Antall år med utdanning er delt opp i dummy-variablene 13–15 år og 16+ år, med  $\leq 12$  år som referansekategori. For gjøremål i løpet av arbeidsreisen, har vi laget to dikotome variable; 1) å hente/bringe barn i barnehage eller hos dagmamma, og 2) andre ærend. Den første type ærend er kun aktuell for småbarnsforeldre. Vi måler tilgangen til transportressursene gjennom en dikotom variabel som skiller mellom en- og flerbilshusholdninger.

### *Strukturelle forhold*

Bosted er delt inn i to dummy-variabler som tilsvarer verdiene vi har benyttet tidligere; ytre by og Akershus, der indre by og sentrum utgjør referansegruppen. Vi har tidligere vært inne på hvordan arbeidsreisens lengde kan variere med kjønn og bosted, hvordan det å kunne bruke bil kan føre til lengre arbeidsreiser, samtidig som de lange arbeidsreisene kan øke behovet for bilbruk (Hjorthol og Vibe 1993). I den multivariate analysen bruker vi reiselengden som uavhengig variabel og undersøker om avstanden mellom hjem og arbeid har betydning for bilbruken, når bosted er gitt. Tidligere undersøkelser har vist at bilbruken er høyest på mellom-lange reiser, slik at sammenhengen mellom bilbruk og reiselengde ikke er lineær (Klæboe 1993). I stedet for å benytte lengden direkte, har vi valgt å dele reiselengden opp i to dummy-variabler; 3–6 km og  $\geq 6$  km som ses i forhold til korte reiser på  $< 3$  km.

## 6.1 Bosted har forskjellig betydning for kvinners og menns bilbruk

Vi starter den multivariate analysen med å se på alle kvinner og menn i parforhold, både de som har små barn og de som ikke har barn. Vi ønsker å finne ut om det å ha småbarn har betydning for om en er bilfører på arbeidsreisen, når vi kontrollerer for de andre forklaringsvariablene. En tidligere undersøkelse med data fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen fra 1985, konkluderer med at det å ha barn under 13 år betyr mer for forskjeller i kvinners bilbruk til arbeid enn det det gjør for menn (Hjorthol 1990)<sup>49</sup>. Selv om våre resultater ikke direkte kan sammenliknes med denne analysen, synes vi det likevel er interessant å se om vi finner kjønnsforskjeller i vårt materiale fra Oslo og Akershus når det gjelder hvilke faktorer som har betydning for bilbruk til arbeid. I den logistiske regresjonsanalysen ser vi på bakgrunnskjenetegn ved individ og hushold, antall biler som en transportressurs i forhold til det å selv kjøre bil til arbeid og på betydningen av strukturelle forhold som boliglokalisering og reiselengde for bilbruk (se figur 5.1).

---

<sup>49</sup> Hjorthol (1990) har i sin analyse kontrollert for reiselengde, antall barn under 13 år, bosted, personlig inntekt, sivil status, sosioøkonomisk status og alder.

Dersom vi ser på kvinner i parforhold med og uten barn, finner vi ingen signifikant sammenheng mellom det å ha små barn og det å selv å kjøre bil til arbeid, når vi kontrollerer for de andre variablene. At koeffisienten er så pass svak og ikke signifikant, kan skyldes at en del av effekten går via variabelen hente/bringe barn<sup>50</sup>. Det å ha barn har heller ingen signifikant betydning for menns bilbruk til arbeid. Selv om retningen på koeffisientene kunne tyde på forskjeller mellom kjønnene, er de ikke signifikante, og vi kan derfor ikke si med bakgrunn i vårt materiale at det å ha små barn har større betydning for kvinners enn for menns bruk av bil til jobb.

Tabell 6.1: Multivariat analyse av sjansen for å selv kjøre bil til arbeid for kvinner og menn i parforhold. RVU 1990 Oslo og Akershus. Logistisk regresjon.

	Kvinner				Menn			
	Reg.koeff (B)	Standard-avvik	Sign. nivå	Relativ sjanse	Reg.koeff (B)	Standard-avvik	Sign. nivå	Relativ sjanse
Har små barn <sup>1</sup>	0,1566	0,3745	0,6758	1,1696	-0,0708	0,3062	0,8173	0,9317
13–15 års utd. <sup>2</sup>	0,0985	0,3870	0,7990	1,1036	-0,2455	0,3602	0,4954	0,7823
16 år eller mer utd. <sup>2</sup>	0,1783	0,3993	0,6551	1,1952	-0,5899	0,3680	0,1089	0,5544
En bil i husstanden <sup>3</sup>	-1,3269	0,3229	0,0000	0,2653	-1,4448	0,3102	0,0000	0,2358
Bosatt i Ytre by <sup>4</sup>	1,9988	0,7832	0,0107	7,3802	0,6635	0,6187	0,2835	1,9416
Bosatt i Akershus <sup>4</sup>	2,0501	0,7742	0,0081	7,7683	0,4109	0,6163	0,5049	1,5082
Reiselengde 3–6 km <sup>5</sup>	1,1540	0,4724	0,0146	3,1707	1,2948	0,4807	0,0071	3,6504
Reiselengde > 6 km <sup>5</sup>	1,0164	0,3569	0,0044	2,7633	1,4156	0,3161	0,0000	4,1188
Hente/bringe barn <sup>6</sup>	1,0897	0,5253	0,0380	2,9735	2,1303	0,8209	0,0095	8,4170
Andre ærend <sup>7</sup>	0,9962	0,3733	0,0076	2,7080	0,8327	0,3670	0,0233	2,2996
Konstant	-2,5279	0,8408	0,0026		-0,3180	0,6628	0,6314	
Antall	n=213				n=264			

Referansekategori:

<sup>1</sup> Har ikke barn

<sup>5</sup> 0–3 km reiselengde

<sup>2</sup> ≤ 12 år utdanning

<sup>6</sup> Ikke hentet/brakt barn

<sup>3</sup> 2 eller flere biler

<sup>7</sup> Ikke gjennomført andre ærend

<sup>4</sup> Bosatt i indre by/sentrum

Det å *bringe eller hente barn* i barnehage eller hos dagmamma har stor betydning for om en er bilfører på arbeidsreisen. Dette gjelder selvfølgelig bare småbarnsfedre og -mødre. Ser vi kjønnene samlet, er sjansen for å kjøre bil til jobb 4,2 ganger større dersom en utfører dette ærendet i forhold til om en ikke henter eller bringer barn på arbeidsreisen (vedleggstabell 2). Ser vi på kvinner og menn hver for seg, finner vi ingen signifikant forskjell mellom kjønnene. Mennenes koeffisient er svært høy, men usikker på grunn av et høyt standardavvik, noe som igjen kan skyldes at færre menn henter og bringer barn i løpet av arbeidsreisen. For kvinner er sjansen 3,0 ganger større for å bruke bil til jobb dersom de må levere barn i barnehage før de drar på arbeid (se avsnitt 5.4.4).

<sup>50</sup> Dersom vi utelater ærend i analysen, vil vi få en høyere, men ikke signifikant regresjonskoeffisient for familietype. Koeffisienten ville endre seg fra 0,16 til 0,44. (sign: 0,1645). Gjennomfører vi en bivariat regresjonsanalyse for forholdet mellom bilbruk og familietype for kvinner, vil vi få et signifikant stigningstall som kun er litt høyere enn i den multivariate analysen (koeff 0,46 sig. P=0,05).

Utfører en *andre ærend*, er sjansen for å være bilfører 2,4 ganger større enn dersom en ikke har noen gjøremål på veg til/fra arbeid (vedleggstabell 2). Tabell 6.1 viser at andre ærend på arbeidsreisen har tilnærmet lik betydning for kvinners og menns bilbruk. Vi må samtidig være klar over at en del ærend blir gjennomført nettopp fordi man disponerer bil en bestemt dag (se kapittel 4).

*Utdanning* er et mål på sosioøkonomisk status. Ser vi på par uten barn og småbarnsforeldre samlet, har antall år med utdanning ingen betydning for bilbruk direkte, dersom vi ser denne faktoren i forhold til de andre forklaringsvariablene (vedleggstabell 2). Tar vi bare med menn i analysen, ser vi at sjansen for at menn i parforhold kjører bil til arbeid faktisk synker jo høyere utdanning de har. Hva dette skyldes, kan vi ikke finne svar på her, men vi utelukker ikke at kulturelle forskjeller kan virke inn på transportmiddelvalg (Berge 1993). For kvinner finner vi ingen signifikant sammenheng mellom bilbruk og utdanning, men koeffisienten har positivt fortegn i motsetning til resultatet for menn. Tidligere studier har vist at kvinner med høy personlig inntekt og høy yrkesstatus har lengre arbeidsreiser og høyere bilbruk enn kvinner med lavere sosioøkonomisk status (Hjorthol 1990).

Om personen har *en eller flere biler* i husstanden er den variabelen som har mest å si for om han eller hun er bilfører på arbeidsreisen, når vi ser begge kjønn under ett (vedleggstabell 2). Vi var i avsnitt 5.5 inne på at antall biler i husstanden varierer med inntekt og om en har barn eller ikke. Med to eller flere biler i husstanden er sjansen stor for at en voksen person med førerkort velger å kjøre bil til jobb. Dersom en husstand har en bil, kan det være konkurranse mellom ektefellene om hvem som får bruke bilen til arbeid. Sjansen for å være bilfører på arbeidsreisen synker dersom det er bare én bil i husholdet. Den relative sjansen for å bruke bilen til jobb er i vårt tilfelle over seks ganger større dersom personen har flere biler i husstanden. Hvilke transportressurser en har er dermed avgjørende for om en selv kjører bil til arbeid. Både for kvinner og menn betyr antall biler i husstanden mye for bilbruken.

*Bosted* er en viktig faktor for folks transportmiddelbruk. Bosted indikerer, som vi tidligere var inne på, både kollektivtilbudets kvalitet og avstander i den fysiske strukturen, som igjen påvirker bilavhengigheten. Sjansen for at en er bilfører på arbeidsreisen er større for dem som er bosatt i ytre by og Akershus enn for dem som bor i indre by og sentrum, dersom vi ser på kjønnene samlet. Sammenhengen mellom bosted og bilbruk er sterk sett i forhold til de andre forklaringsvariablene. Bor en utenfor sentrumsområdene, er sjansen for at en selv kjører bil ca 3 ganger større enn dersom en bor i indre by eller sentrum. Den fysiske strukturen er på denne måten med på å påvirke bilbruk til arbeid (vedleggstabell 2). Det ser ut til at det å bo utenfor sentrumsområdene betyr mer for kvinners bilbruk på arbeidsreisen enn for menn. Koeffisienten for bosatt i Akershus er signifikant større for kvinner enn for menn. Sjansen for å bruke bil til jobb er 7,7 ganger større dersom en kvinne bor i Akershus i forhold til om hun er bosatt i Oslo sentrum eller indre by. For menn har bosted ikke signifikant betydning for bilbruk. Dette kan tyde på at kvinner har en mer variert transportmiddelbruk på korte reiser enn menn og derfor er mer avhengig av det transporttilbudet som finnes på hjemstedet, mens menn i større grad benytter bilen uansett (Hjorthol 1990, Solheim1988).

Vi ser av tabell 6.1 at det å bo i Akershus og ytre by har tilnærmet lik positiv effekt på bilbruken. For å forenkle modellen ytterligere, kan disse områdene ved videre analyser slås sammen til en gruppe som blir sett i forhold til sentrumsområdene.

*Lengden på arbeidsreisen* er, som vi tidligere har sett, avhengig av lokalisering av arbeidsplass i forhold til bolig. Arbeidsreisens lengde tar ikke hensyn til ekstra lengde på reisen som følge av gjøremål undervegs. Tidligere undersøkelser har vist at reiselengden blant annet har betydning for om kvinner og menn er bilførere på arbeidsreisen (Hjorthol 1990, Klæboe 1993). I vår analyse er sjansen for å bruke til arbeid for kvinner og menn over tre ganger så stor dersom arbeidsreisen er lengre enn tre kilometer enn dersom reisen til jobb er kortere.

Vi finner ikke noen videre økning når arbeidsreisen blir lengre.

## 6.2 Reiselengde, biltilgang og ærend påvirker småbarnsforeldres bilbruk

Nedenfor skal vi se på småbarnsforeldre og personer i parforhold uten barn for å undersøke om noen faktorer har forskjellig betydning for de to gruppernes bilbruk på arbeidsreisen. I kapitlet foran så vi at personer i familier med små barn bruker bilen mer til arbeid enn personer uten barn, og det er derfor interessant å sammenlikne de to familietyperne med henblikk på hvilke faktorer som har betydning for bilbruken. Analysen så langt har vist at det er små forskjeller mellom kvinner og menn når det gjelder betydningen av ulike forklaringsfaktorer på bilførervariabelen. Antallet respondenter blir dessuten så lite ved en inndeling i kjønnskategorier at sikkerheten til koeffisientene blir svekket. Vi har derfor valgt å slå sammen kjønnene når vi ser på personer uten barn og småbarnsforeldres bilbruk på arbeidsreisen<sup>51</sup>.

Det å være *kvinne* har betydning for å bruke bil til arbeid blant par uten barn når vi kontrollerer for de andre variablene i modellen. Så langt får vi bekreftet vår hypotese om mer bilbruk blant menn enn blant kvinner. Men kjønn har ikke betydning for bilbruk blant småbarnsforeldre, selv om koeffisienten er negativ slik vi hadde forventet. Forskjellene mellom de to familietypernes koeffisienter er imidlertid ikke signifikant, og vi kan derfor ikke fastslå om kjønn spiller en større rolle for personer uten barn når det gjelder bruk av bil til arbeid enn det det gjør for småbarnsforeldre. Resultatene viser likevel at kjønn har betydning for personer uten barns bilbruk, mens dette ikke er tilfelle for småbarnsforeldre. Hjorthol (1990) finner ved analyse av kombinasjoner av *ektefellers* transportmiddelbruk, at der begge ektefeller kjører bil til arbeid har familien førskolebarn, mens der det kun er mannen som benytter bilen, har familien ikke førskolebarn.

---

<sup>51</sup> Ved et større utvalg hadde det vært ønskelig å sammenlikne faktorenes betydning for kvinner og menn hver for seg innenfor de ulike familietyperne. Det hadde også vært interessant å undersøke faktorenes betydning for biltilgang.

Vi så foran at kvinner som gjennomfører ærend på veg til eller fra arbeidsplassen, har større sjanse for å selv kjøre bil enn kvinner som ikke har noen gjøremål. I tabell 6.2 vil den negative sammenhengen mellom det å være kvinne og det å bruke bil svekkes, når vi tar med ærend i analysen (vedleggstabell 3). Samtidig ser det ut til at ærend betyr mer for småbarnsforeldre enn for par uten barn. Det er imidlertid ingen signifikante forskjeller mellom de to familietypene når det gjelder betydningen av ærend for bilbruk på arbeidsreisen.

Tabell 6.2: Multivariat analyse av bilbruk til arbeid for personer uten barn og småbarnsforeldre. RVU 1990 Oslo og Akershus. Logistisk regresjon.

	Personer uten barn				Småbarnsforeldre			
	Reg.koeff (B)	Standard-avvik	Sign. nivå	Relativ sjanse	Reg.koeff (B)	Standard-avvik	Sign. nivå	Relativ sjanse
Kvinne <sup>1</sup>	-0,5213	0,3085	0,0910	0,5937	-0,0928	0,3154	0,7687	0,9114
13–15 års utdanning <sup>2</sup>	-0,3462	0,3531	0,3268	0,7073	0,3122	0,3794	0,4105	1,3665
16 år eller mer utd.	-0,2968	0,3806	0,4355	0,7432	-0,0324	0,3704	0,9302	0,9681
En bil i husstanden <sup>3</sup>	-1,1900	0,3133	0,0001	0,3042	-1,6009	0,3127	0,0000	0,2017
Bosatt i Ytre by <sup>4</sup>	1,8583	0,6792	0,0062	6,4127	0,2684	0,6748	0,6908	1,3079
Bosatt i Akershus	1,7631	0,6819	0,0097	5,8305	0,2117	0,6553	0,7466	1,2358
Reiselengde 3–6 km <sup>5</sup>	1,0221	0,4438	0,0213	2,7790	1,6869	0,5017	0,0008	5,4026
Reiselengde > 6 km	1,0411	0,3313	0,0017	2,8324	1,5457	0,3286	0,0000	4,6913
Andre ærend <sup>6</sup>	0,6391	0,3358	0,0570	1,8948	1,1065	0,3899	0,0045	3,0238
Konstant	-1,4756	0,7473	0,0483		-0,3589	0,7180	0,6171	
Antall	n=232				n=245			

Referansekategori:

<sup>1</sup> Mann

<sup>2</sup> ≤ 12 år utdanning

<sup>3</sup> 2 eller flere biler

<sup>4</sup> Bosatt i indre by/sentrum

<sup>5</sup> 0–3 km reiselengde

<sup>6</sup> Ikke gjennomført andre ærend

For småbarnsforeldre har *lokalisering av boligen* liten betydning for om de er bilførere på arbeidsreisen eller ei når vi kontrollerer for de andre variablene. Det ser ut til at bilen brukes til arbeid uansett om de bor i sentrumsområdene eller utenfor (se avsnitt 5.2.1). For par uten barn er sjansen for å selv kjøre bil til jobb 6,4 ganger større dersom de bor i ytre by enn om de bor i indre by eller sentrum. Barnløse par som bor i indre by er samtidig flittige kollektivbrukere på arbeidsreisen (se tabell 5.3). Mens vi i tabell 6.1 fant forskjeller i bostedets betydning for kvinner og menn generelt, finner vi her at bosted betyr mer for personer som ikke har barn enn for småbarnsforeldre. Dette kan tyde på at forskjellene i betydningen av bosted mellom familietypene først og fremst finnes mellom kvinner med og uten barn. Vi har imidlertid ikke anledning til å undersøke dette nærmere her.

Som vi tidligere har sett, bor de fleste småbarnsfamiliene i ytre by og Akershus, i områder som kan ha begrenset kollektivtilbud og lange arbeidsreiser. For småbarnsforeldre er det *reiselengden* som har størst betydning for om de selv kjører bil til arbeid. Med en arbeidsreise på over tre kilometer, er sjansen for selv å kjøre bil til arbeid 5,4 ganger større enn ved kortere reiselengder. Reiselengden trekker på denne måten til seg effekten av bosted.

### 6.3 Oppsummering

Det å ha omsorgsansvar for barn i førskolealder har isolert sett betydning for kvinners og menns bruk av bil på arbeidsreisen. Høyt tidspres i hverdagen og flere ærend på veg til/fra jobb er med på å bidra til at bilbruk blir en nødvendighet for mange småbarnsforeldre. I den enkle analysen (tabell 4.1) så vi at en større andel småbarnsforeldre kjørte bil til arbeid enn personer uten barn. Men når vi her kontrollerer for reiselengde, bosted, ærend, antall biler, utdanning og kjønn, mister omsorgsvariabelen mye av sin kraft.

For det første har det å hente og bringe barn mer direkte betydning for bilbruk enn det å ha barn i seg selv. Samtidig får ofte småbarnsforeldre som flytter ut av byens sentrumsområder lengre arbeidsreiser dersom arbeidet er lokalisert i sentrum. Det er ikke nødvendigvis det at man har barn i seg selv, men det faktum at man har flyttet og reiselengdene er blitt lengre, som bidrar til mer bilbruk på arbeidsreisen blant småbarnsforeldre.

Avstander og transportressurser har betydning for både kvinner og menn uten barn og småbarnsforeldres bilbruk på arbeidsreisen. Derimot spiller bostedets lokalisering en mindre rolle for småbarnsforeldre enn for personer uten barn. Dette kan tyde på at det lokale kollektivtilbudet har mindre betydning for småbarnsforeldre enn for andre. Vi så også tidligere (tabell 5.3) at færre småbarnsforeldre i sentrumsområdene benytter kollektive transportmidler enn par uten barn.

Selv om vi ikke finner signifikante forskjeller i betydningen av kjønn for småbarnsforeldre i forhold til par uten barn, viser analysen at det å være kvinne har betydning for bilbruk på arbeidsreisen blant par uten barn, mens kjønn ikke har betydning for småbarnsforeldres bilbruk, når vi kontrollerer for de andre variablene i modellen. Dette kan tyde på at transportmiddelbruken på arbeidsreisen ikke er så forskjellig blant småbarnsmødre og småbarnsfedre.

Med utgangspunkt i vårt materiale finner vi ikke at det å ha små barn betyr noe mer for forskjeller i kvinners bilbruk enn for menns, når vi kontrollerer for de andre variablene i modellen.

Mange kvinner er kollektivbrukere og myke trafikanter, og det å bo sentralt med korte avstander til arbeidsplass og serviceinstitusjoner har derfor betydning. Vi så i avsnitt 5.1 at småbarnsmødre i større grad enn kvinner uten barn er bilførere til arbeid, og at de i mindre utstrekning benytter seg av kollektive transportmidler sammenliknet med kvinner som ikke har barn. Det kan tyde på at bosted spiller en større rolle for kvinner uten barn enn for småbarnsmødre. Analysen gir oss imidlertid ikke svar på dette direkte. For menn ser det ut til at bosted betyr noe mindre for bruk av bil, slik vi hadde forventet. Ellers er det få forskjeller mellom kjønnene i hvilke faktorer som påvirker sjansen for å kjøre bil til arbeid, når vi kontrollerer for de andre variablene.

Oppsummerer vi resultatene fra den multivariate analysen, er det få forskjeller mellom småbarnsforeldre og par uten barn når det gjelder hvilke faktorer som har

betydning for det å kjøre bil til arbeid. Mens bosted og kjønn betyr noe mer for par uten barn, er det reiselengde og ærend som gir de største utslagene på småbarnsforeldres bilbruk. Kvinner og menn med små barn har ikke nødvendigvis en annen transportmiddelbruk på arbeidsreisen enn par uten barn, når de ikke gjennomfører ærend i forbindelse med omsorgen for barna.

## 7. Sluttord

Vi spurte innledningsvis om hva slags hovedtransportmiddel småbarnsforeldre bruker på arbeidsreisen, og om det er noen forskjeller i transportmiddelbruk mellom mødre og fedre og mellom småbarnsforeldre og par uten barn. Samtidig var vi interessert i å komme frem til faktorer som har betydning for par med små barns bruk av bil til arbeid. Nedenfor oppsummerer vi hva vi har funnet ut, hva vi bør vite mer om og legger frem noen betraktninger om hvordan man kan bedre småbarnfamiliens transporthverdag, slik vi har beskrevet den i denne rapporten.

### 7.1 Bilen er småbarnsforeldres transportmiddel nummer én

#### **Flere småbarnsforeldre kjører bil til arbeid enn par uten barn**

Vår analyse av reisemiddelbruk til arbeid viser at bilen er en sentral støttespiller for yrkesaktive småbarnsforeldre i hverdagen. Foreldre til barn i førskolealder kjører i større grad bil når de skal på jobb enn personer i parforhold uten barn. I Oslo og Akershus kjører fire av seks foreldre bil til arbeidet.

Samtidig er det forskjeller i kollektivbruken mellom de to familietyperne. Det er få småbarnsforeldre som benytter seg av kollektive transportmidler når de skal levere eller hente barna i barnehagen eller hos dagmamma på veg til eller fra jobben. Selv ikke i sentrale områder med et godt kollektivtilbud ser det ut til at småbarnsforeldre velger kollektive transportløsninger. I disse områdene kan imidlertid gang- og sykkelbruk være et alternativ til bilen, på grunn av korte avstander. Vi finner ingen forskjeller mellom familietyperne når det gjelder gang- og sykkelbruk generelt på arbeidsreisen.

Hvor bostedet er lokalisert, har liten betydning for transportmiddelbruken til par med små barn, når vi kontrollerer for reiselengde, ærend, kjønn, utdanning og antall biler i husholdet. Derimot utgjør bostedet en viktig faktor for bilbruken til kvinner og menn uten barn, blant annet på grunn av variasjoner i kollektivtilbudet mellom de ulike bostedsområdene. Tar vi utgangspunkt i arbeidsreisens lengde, finner vi at reiser på over tre kilometer mellom hjem og arbeidsplass har betydning for både småbarnsforeldres og par uten barns bilbruk til arbeid, når vi kontrollerer for bosted og de andre variablene i modellen.

#### **Å hente og bringe barn i barnehagen har betydning for småbarnsforeldrenes bilbruk**

En viktig årsak til at yrkesaktive småbarnsforeldre benytter bil på arbeidsreisen, er at de må bringe og hente barna i barnehagen eller hos dagmamma i løpet av arbeidsreisen. Mangel på tilbud på barnehageplass i nærheten av boligen fører til at mange småbarnsforeldre må reise et godt stykke for å kunne gi barnet et omsorgstilbud når mor og far er på arbeid. Et stramt dagsprogram med flere ærend



i ulike retninger, lange avstander og tider som må overholdes, gjør det vanskelig for småbarnsforeldre å benytte kollektive transportmidler på arbeidsreisen. Bilen imøtekommer behovet for et fleksibelt og tidsbesparende transportmiddel, som knytter sammen de ulike arenaene hvor småbarnsforeldrene opptrer i hverdagen. De fleste småbarnsforeldrene bruker bil når de har ærend i løpet av arbeidsreisen. Vi så tidligere at sjansen for å kjøre bil til arbeid er 4,2 ganger større for småbarnsforeldre som henter eller bringer barn i barnehage enn for foreldre som ikke gjennomfører dette ærendet i løpet av arbeidsreisen.

### **Små kjønnsforskjeller i bilbruk mellom mødre og fedre**

Det er flest kvinner som henter og bringer barn i barnehagen på veg til eller fra arbeid. Samtidig er det flere fedre enn mødre som benytter bilen når de gjennomfører dette ærendet. Vi kan ikke si sikkert om fedre har lengre arbeidsreiser enn mødre i vårt materiale, men utelukker ikke at forskjellene i bilbruk blant annet kan skyldes ulik tilpassing av reiselengde til arbeidsmarked og omsorgsforpliktelser (Hjorthol 1990).

Det er små forskjeller i mødres og fedres bruk av bil til jobb. Det er heller ingen betydelige forskjeller i kjønnes tilgang til bil på dagtid/ hele dagen. Mellom kvinner og menn som ikke har barn, er det derimot ulikheter både i biltilgang og bilbruk. Flere småbarnsmødre kan benytte bilen når de ønsker det og bruker bilen i større grad til jobb enn kvinner uten barn. Småbarnsfedre har også høyere bilbruk på arbeidsreisen enn menn uten barn, men det er ingen forskjeller i reell biltilgang mellom fedre og andre menn. Kjønn har betydning bare for par uten barns bilbruk, når vi kontrollerer for bosted, reiselengde, ærend, antall biler i husholdet og utdanning.

### **Flere biler i familien løser litt på livsfaseklemma, men øker bilbruken**

En viktig faktor som har betydning for yrkesaktive småbarnsforeldres bilbruk, er antallet biler familien disponerer. For å få muligheten til å imøtekomme individuelle behov, opprettholde et høyt aktivitetsnivå og være fleksibel i arbeidslivet, er det mange par med små barn som anskaffer seg to biler. Det er flere småbarnsforeldre enn par uten barn innenfor samme inntektsgruppe som har to biler i husholdet. Dette tyder på at småbarnsforeldre prioriterer kjøp av bil nummer to høyere enn par uten barn, på tross av at mange innenfor denne gruppen har en stram økonomi. Samtidig er det flere småbarnsfamilier med en husholdsinntekt på over 400.000 kroner som har mer enn én bil i husholdet enn foreldre med lavere inntekt.

Sjansen for å kjøre bil til jobb er over fire ganger større dersom familien har flere biler i forhold til enbilhushold. I hvilken grad den enkelte familie har behov for to biler i husholdet kan variere. Foreldre med to biler i husholdningen trenger ikke bruke like mye tid til transportorganisering og planlegging av hverdagslivets aktiviteter som en familie med én bil. Samtidig kan det å ha muligheter til å benytte bilen være med på å legge til rette for et høyt aktivitetsnivå.

Småbarnsforeldres transportmiddelbruk er i utgangspunktet annerledes enn hos personer i parforhold som ikke har barn. Men forskjellene er små mellom de to familietyperne med hensyn til hvilke faktorer som er med på å påvirke bilbruken, når vi kontrollerer for forklaringsvariablene i modellen. Dette gir oss et signal om

at vi må søke etter forklaringer innenfor de to gruppenes hverdagsliv. Betydningen av å hente og bringe barn for småbarnsforeldres bilbruk gir en indikasjon på at det er aktivitetene og tidsbruken til denne gruppen som først og fremst har betydning for transportmiddelvalget på arbeidsreisen til yrkesaktive småbarnsforeldre.

## **7.2 Tiltak for å bedre småbarnsfamiliens transporthverdag**

Hovedinntrykket vi sitter igjen med, etter å ha studert hvordan småbarnsforeldre reiser til arbeidet og gått igjennom ulike faktorer som har betydning for småbarnsforeldres reisevaner i hverdagen, er et bilde av en småbarnsfamilie hvor tilgang til bil og bruk av bil danner forutsetning for å kunne takle «livsfaseklemma» mellom forventninger og tidsbruksmønstre i arbeidsliv, familie og andre institusjoner. Lokaliseringsmønstre preget av spredning og funksjonsdeling forsterker tidspresstet og bilavhengigheten til småbarnsforeldre, som må samhandle med andre institusjoner eller sysselsettingssystemer for å kunne utøve sine roller som foreldre og yrkesaktive. Mangel på tid og en følelse av utilstrekkelighet kombinert med høy bilbruk, innebærer både et velferdsmessig og et miljømessig problem for familier med små barn og for samfunnet for øvrig. Vi må derfor spørre oss hvilke endringer på samfunnsnivå som må til, og om det er nødvendig å revurdere arbeidsdeling, aktivitetsprogram og transportmiddelfordeling innen familien, for å bedre småbarnsfamiliens transporthverdag.

### **Samlokalisering av funksjoner i nærmiljøet**

Lengden på arbeidsreisen og ærend som gjennomføres på veg til eller fra jobb, har stor betydning for om mødre og fedre med små barn kjører bil til jobb eller ei. Samtidig har vi sett at småbarnsforeldre benytter bilen uavhengig av kollektivtilbud og bosted, men at gange og sykkel kan være et alternativ i sentrumsområdene. Med utgangspunkt i de faktorene som vi har behandlet foran, blir det derfor naturlig å ta utgangspunkt i hvilken betydning lokalisering av arbeidsplass og omsorgsinstitusjoner kan ha, i arbeidet med å begrense småbarnsforeldrenes reisevirksomhet og bilbruk i hverdagen.

Samlokalisering betyr funksjonsblanding og brukes gjerne om en felles lokalisering av boliger og arbeidsplasser. Samlokalisering innenbærer et ønske om at hverdagslivets behov skal kunne dekkes i nærmiljøet og at tilbudene skal kunne nås uten bilbruk. Dette krever blant annet at arbeidsplassenes karakter må tilpasses den lokale arbeidskraften og bestå av flere ulike typer arbeidsplasser (Hanssen 1993).

En mer bevisst lokaliseringpolitikk er nødvendig for å minske reisebehovet. Ved å skape en tettere bystruktur, kan det bli enklere å utnytte eksisterende infrastruktur. En tett bystruktur innebærer mindre arealbruk og kortere reiseavstander, noe som minimerer energiforbruk og skaper muligheter for utbygging av kollektive transportalternativer og et marked for næringsliv og offentlig virksomhet som administrasjon, undervisning og helse- og sosialarbeid. Etablering av arbeidsplasser i nærmiljøet skaper også muligheter for yrkesaktivitet blant småbarnsmødre, blant annet fordi de blir mer uavhengig av

transportressurser, foruten at reisetiden gjør det tidsmessig lønnsomt å arbeide deltid (Jacoby og Näsman 1989, Hjorthol 1990, Hanssen 1993).

Lokalisering av andre funksjoner enn bolig og arbeid, som for eksempel skoler, barnehager og dagligvarebutikker, har også betydning for arbeidsreisens lengde og kompleksitet (Hjorthol 1990). Vi har vært inne på at det fortsatt er mangel på barnehageplasser i Oslo og Akershus, og at omsorgstilbudet ikke sjelden ligger i en annen retning enn foreldrenes arbeidsplass og kanskje langt unna hjemmet. Ved å korte ned reiselengdene ved samlokalisering, kan tidsbruken på reisen bli mindre, og mulighetene for å gå eller sykle til barnehagen bli bedre. Et annet spørsmål er om småbarnsforeldre vil ta seg tid til å gå, dersom de likevel må benytte bilen til arbeid eller skal handle inn stort på hjemvegen. For sentrumrettede arbeidsreiser er det foreslått å koble ulike reiseformål, dvs å bygge ut servicetilbud og for eksempel barnehager ved kollektive omstigningsterminaler i utkanten av byen (Hanssen 1993). På denne måten blir det mulig å gjøre innkjøp og langs samme akse som arbeidsreisen. En slik løsning kan etter vår mening ha verdi dersom terminalen knyttes til det lokale miljø, slik at utviklingen ikke skjer på bekostning av lokale næringer eller fjerner barna fra deres sosiale nettverk i nærmiljøet.

Vi har ikke opplysninger i reisevaneundersøkelsens personfil for Oslo og Akershus (1990/91) om beliggenhet og avstand til barnehage eller dagmamma og har derfor ikke kunnet undersøke i hvilken grad omsorgstilbudets lokalisering spiller inn for transportmiddelvalg på arbeidsreisen. Vi vet imidlertid fra samtaler med småbarnsforeldre at verdien av å ha et omsorgstilbud i nærheten av bostedet er stor, sett i et tidsbruksperspektiv. Det er også viktig at barn og foreldre i nabolaget blir kjent med hverandre, noe de ikke får like stor mulighet til dersom barnehagen ligger i nærheten av arbeidet, eller på den andre siden av byen (Barstad 1992). Bedriftsbarnehager gir ingen miljøeffekt i seg selv, dersom foreldrene fortsetter å kjører bil til arbeid. Lokalisering av omsorgstilbud i nærheten av boligen letter småbarnsfamiliens tidspress i hverdagen, begrenser transportbehovet og bidrar til å skape et sosialt nettverk mellom barn og foreldre i nabolaget. Kanskje er det lettere å styre lokaliseringen av omsorgstilbud og skoleutbygging enn beliggenheten til arbeidsplassene.

Å satse på lokale handelssentra kan ikke bare bidra til å redusere transportbehovet, men slakke litt på tidstømmene til småbarnsforeldre. I dag er det en tendens til at handle- og servicereisene blir lengre og at bilbruken ved disse reisene øker (Vibe 1993). Sentralisering eller fortetting kan legge til rette for et bedre kundegrnlag, som igjen er en forutsetning for et variert tilbud av varer og tjenester (Hanssen 1993). Å effektivisere tidsbruken er et viktig argument for småbarnsforeldres bruk av bilbaserte kjøpesentra. Dersom man får alle tilbud under ett tak, glemmer man lett den lange reisen og transportutgiftene. Selv om for eksempel storhandling i helgen synes nødvendig for mange, er det viktig å tenke gjennom handlevaner, hvilke tilbud som finnes i nærheten, og om ikke noen av handleturene i løpet av uka kunne vært foretatt uten bil, men der for eksempel trillebaggen kunne få sin renessanse.

### 7.2.2 Trafikksikre områder for gående og syklene

Et viktig argument for å kjøre barn til og fra fritidsaktiviteter<sup>52</sup> og skole er bekymringer for at barna skal bli skadet i trafikken eller bli utsatt for annen fare (Hjorthol m fl 1990). Samlokalisering bidrar til kortere avstander til barnehage, butikker, fritidstilbud og skole, slik at barn og voksne kan bruke sykkel og gå. Men muligheten er ofte likevel ikke til stede, på grunn av trafikkfarlige uteområder og vegstrekninger. Det er derfor nødvendig å sikre nærmiljøet tilgang til trygge gang- og sykkelveger. Dersom skolebarna kan bevege seg ut i trafikken på egenhånd i sikre omgivelser, kan en del av den ekstra kjøringen av barna bli overflødig. Dette kan lette tidspresset noe for foreldre som allerede har et ekstra ærend innom barnehagen samme dag. Å kunne bevege seg i et trafikksikkert miljø gjør det også lettere for foreldre som ønsker å gå eller sykle når de følger de minste barna til barnehagen. Jo flere det er som går og sykler i bybildet, jo sikrere blir det å ferdes i disse områdene, fordi sjansen for å bli utsatt for vold ol synker (Hjorthol m fl 1990).

Det må arbeides for å gjøre utemiljøet i sentraliserte områder trafikksikre, trygge og helsemessig forsvarlige, slik at man kan beholde barnefamiliene i bymiljøet. Samlokalisering av boliger og arbeidsplasser må foregå på miljøets premisser.

### 7.2.3 Fleksibilitet i omsorgs- og andre serviceinstitusjoner

Ved siden av å lokalisere barnehager, offentlige institusjoner og forretninger i nærheten av der folk bor, må åpningstidene til institusjonene harmonere med foreldrenes arbeidstider. Selv om det spesielt i dagligvarehandelen nå er vanlig med utvidete åpningstider, er det fremdeles andre typer forretninger, kontorer og banker som stenger før arbeidstidens slutt. Dette medfører at ærend må gjennomføres i arbeidstiden eller at bilen må benyttes for for eksempel å rekke apoteket etter arbeidstid og før barnehagen stenger. Omsorgstilbud som åpner sent og stenger tidlig innebærer vanskeligheter for foreldre som ikke har fleksible arbeidstidsordninger. Hvorvidt det er ønskelig med utvidete åpningstider tilpasset lange arbeidsdager skal vi ikke komme inn på her. Men slik situasjonen er i dag for yrkesaktive foreldre, innebærer fleksibilisering av institusjoner at tilpassingen mellom arbeid, barnehager og andre «sysselsettingssystemer» blir enklere. Et annet spørsmål er i hvilken grad det kollektive tilbudet makter å møte et behov for å fordele reisevirksomheten utover dagen som følge av alternative åpnings- og arbeidstider.

### 7.2.4 Ny teknologi åpner for arbeid i hjemmet

Et annet virkemiddel man kan benytte for å redusere småbarnsforeldres tidspress og transportbehov, er å skape desentraliserte arbeidsplasser. Gjennom datateknologi og telekommunikasjon er det i dag i ferd med å bli utviklet systemer som gir

---

<sup>52</sup> Transportbehovet kan reduseres ved å velge fritidsaktiviteter som befinner seg i nærmiljøet. Ledere for fritidstilbud må være bevisst på hvordan de kan legge opp aktiviteten slik at transportbehovet blir begrenset. For eksempel kan en fotballturnering med klubber langs jernbanelinja være et artig tiltak som samtidig åpner for alternativ transport (Hjorthol m fl 1990).

den enkelte arbeider med hjemmekontor, mulighet til å kommunisere med for eksempel arbeidsplassen via lyd, tekst og bilde. Behovet for å kunne arbeide hjemme er stort for mange småbarnsforeldre, og man bør arbeide for å opprettholde og utvikle disse mulighetene.

### 7.2.5 Tiltak i familien

Koordinering av aktiviteter i familien og fordeling av oppgaver og transportressurser mellom småbarnsforeldre, er tidkrevende og kan oppleves som en belastning på forholdet mellom ektefellene. Vi var tidligere inne på at to biler i husholdet kan bidra til å begrense behovet for forhandlinger om fordeling av transportressurser i familien. Ved å tenke igjennom alternative reisemiddelvalg og i hvilken grad egne gjøremål passer inn i familiens dagsprogram, kan man kanskje redusere bilbruken og korte ned på noe av familiens travle program. Vi må spørre oss om det egentlig er verdt å fylle opp hverdagen med en rekke bilbaserte aktiviteter utenfor hjemmet, i stedet for å ta seg tid til å engasjere seg i familie og lokalmiljø. Kanskje er det andre i familien som har mer bruk for bilen enn oss selv?

Det har vist seg at personer som benytter bil til de fleste anledninger, har mangelfull kunnskap om alternative reisemiddelvalg. Vaner, lettvinthet og vrangforestillinger om kollektive transportmidler kan være noen årsaker til at den ene parten ønsker å disponere familiens bil, selv om et kollektivt alternativ kanskje ville vært mer effektivt og lett tilgjengelig (Hjorthol m fl 1990).

Å vurdere hvilke følger boligvalg får i forhold til arbeidsplassens lokalisering og omvendt, er viktig med tanke på å begrense arbeidsreisens lengde. Samtidig kan det blant annet være viktig å tenke igjennom hvilke lokale service-institusjoner som finnes i nærheten og om området kan tilby trafikksikre omgivelser. Det er viktig å ikke trekke seg bort, men engasjere seg for å skape et levende og sunt nærmiljø som igjen kan bidra til å redusere behovet for reisene i hverdagslivet.

## 7.3 Forslag til videre arbeid

I og med at det finnes få arbeider om småbarnsfamiliens reisevaner spesielt, finnes det en rekke problemer å gripe fatt i, både metodemessig og temamessig. Først og fremst bør det gjennomføres *egne* kvalitative og kvantitative undersøkelser for denne gruppen, fordi dagens reisevanedata er for generelle til å kunne gi svar på mer detaljerte spørsmål om småbarnsfamiliens reisevaner. De gir ikke opplysninger om *sosiale prosesser forut for reisene og hva som skjer mellom reisene*, faktorer som kanskje har større betydning for hvordan reisene utformes enn de faktorene vi har presentert her.

De mindre undersøkelsene bør knyttes opp til de overordnede reisevanerundersøkelsene for å kunne sammenliknes med generaliserbare data. Både data om reisene, men også *lokaliseringen av de ulike reisemålene* som arbeid, barnehage, butikk, hjem, er viktige opplysninger i studiet av småbarnsfamiliens reisevaner. Intensive intervjuer og bruk av reisedagbøker over for eksempel en

uke for alle skrivekyttinge familiemedlemmer og kartskisser av bevegelser, er eksempler på metoder som kunne benyttes. Såkalte aktivitetsbaserte «reisespill» med løsning av hypotetiske transportproblemer er utprøvd med hell, og kan være en ide for vidare arbeid med å tilpasse metoder til studie av transportorganisering i familien (Jones 1985, Hjorthol m fl 1990).

Det ville være interessant å undersøke i hvilken grad forhandlinger om transportmiddelfordeling og arbeidsdeling virker inn på småbarnsforeldres reisevaner, og hvilken betydning vaner og rollemønstre har for denne fordelingen. Betydningen av ulike arbeidstidsordninger for småbarnsforeldres tidsbruk, transportorganisering og transportmiddelbruk, er også et interessant emne, der for eksempel ønske om å redusere tidspress kanskje kan komme i konflikt med målet om redusert bilbruk. Transportmiddelfordeling mellom ektefeller og tilpassing av arbeidstid og reiselengder er studier som reisevaneundersøkelsene til en viss grad åpner for (Hjorthol 1990).

For barnefamiliene er det spesielt av interesse å undersøke sammenhengen mellom ulike reiser og hvor reisemålene er lokalisert for å få et innblikk i småbarnsforeldres reisemønster. Dette gjelder både arbeidsreiser og andre reiser. Studie av barnehagereiser er spesielt interessant, fordi disse ærendene er en viktig faktor til foreldrenes bilbruk på arbeidsreisen.

Det ville vært givende å studere forskjeller i reisevaner mellom ulike grupper småbarnsfamilier, som for eksempel småbarnsforeldres transportmiddelbruk i enbilhushold kontra flerbilhushold. Å sammenlikne reisevanene til ulike grupper av foreldre med barn i førskolealder, småskolealder og tenåringsbarn, ville også vært interessant, fordi vi ofte i analysene behandler disse innenfor en og samme gruppe.

Gjennom forarbeidet til denne rapporten har vi sett at eneforsørgere har andre reisevaner og tidsbruksmønstre enn par med barn. Med tanke på at denne gruppen er økende, og at flere innenfor denne gruppen får tilgang til bil, er eneforsørgerne en spesielt interessant gruppe å studere (Vibe 1991b, SSB 1993, Stangeby 1987).

# Referanser

- ANDERSSON, B-E og GUNNARSSON, L (red) (1990)  
Svenska småbarnsfamiljer, Lund.
- BAKKE, R (1992)  
Personbilen som samfunnselement. Opplysningskontoret for vegtrafikken, Oslo.
- BARSTAD, A (1992a)  
Sosial kontakt: Flere bor alene, men mindre ensomhet? SSBs Samfunnsspeilet nr 1-1992
- BARSTAD, A (1992b)  
Arbeidsmarkedet på 1980-tallet: Utjevning mellom kjønnene, økende ulikhet mellom generasjonene. Transportorganisering. SSBs Samfunnsspeilet nr 1-1992.
- BECKER, G S (1975)  
A Theory of the Allocation of Time. Economic Journal Vol 75.
- BERGE, G og NONDAL, T (1992)  
Bilen er mer enn et framkomstmiddel. I temautgave Transport i by. Samferdsel nr 4, 1992. Transportøkonomisk institutt, Oslo.
- BERGE, G (1993)  
Livsstil og reisemiddelvalg. Arbeidsdokument TP/0584/93.  
Transportøkonomisk institutt, Oslo.
- BORGEN, M, red. (1992)  
Fakta om barn og unge. Barneombudet, Oslo.
- BOURDIEU, P (1985)  
Social space and the genesis of social groups. Theory and Society vol 14.
- BYSVEEN, T (1973)  
Persontransport. Avhandling ved Institutt for Sosiologi. Universitetet i Oslo.
- CASSEL, P, red.(1993)  
The Giddens reader. The Macmillian press LTD, London.
- CHEAL, D (1991)  
Family and the State of Theory. Harvester Wheatsheaf, London.
- CHRISTENSEN, E S (1988)  
Når tidene skifter. Tidsbruk og tidens mening når dagliglivet endres.  
Hovedoppgave ved Institutt for Sosiologi. Universitetet i Oslo.
- CRONBERG, T (1986)  
Teorier om teknologi og hverdagsliv. Nyt fra samfunnsvidenskabene.  
København.

- DAVIES, K (1989)  
Women and Time. Weaving the Strands of Everyday life. Lund.
- DURKHEIM, E (1978a)  
Tenkningens sosiale vilkår. I Østerberg, D (red) Handling og samfunn. Pax Forlag, Oslo.
- ELLINGSÆTER, A L (1991)  
Hvorfor jobber pappa overtid? Om årsaker og konsekvenser av fedres lange arbeidstid. I Nye kvinner, Nye menn. Haukaa, R red. Ad Notam, Oslo.
- ENGELSTAD, F og ØSTERBERG, D (1984)  
Samfunnslivet og dets materiell. Samfunnsformasjonen. En innføring i sosiologi. Pax Forlag, Oslo.
- GULLESTAD, M (1989)  
Kultur og hverdagsliv. Universitetsforlaget, Oslo.
- HARALDSEN, G og KITTERØD, H (1992)  
Døgnnet rundt. Tidsbruk og tidsorganisering 1970–1990. SSB, Oslo.
- HARTMANN, H (1981)  
The Family as the Locus of Gender, Class and Political Struggle. Signs nr 6.
- HARVEY, D (1989)  
The Urban Experience. Basil Blackwell, Oxford.
- HARVEY, D (1990)  
The Condition of Postmodernity. Cambridge, Blackwell.
- HELLER, A (1984)  
Everyday Life. Routledge and Keagan, Paul, London.
- HJORTHOL, R (1990)  
Kvinnens arbeidsreiser, et viktig premiss for offentlig planlegging. Rapport 0072/1990. Transportøkonomisk institutt, Oslo.
- HJORTHOL, R m fl (1987)  
Likestilling i samferdsel? Jenseth, Sissel, red. Transportøkonomisk institutt, Oslo.
- HJORTHOL, R og NIELSEN, G (1988)  
Arbeidstid og rushtrafikk. Problemer og muligheter for å redusere trafikktopper i storbyer. Rapport 0003/1988 del A. Transportøkonomisk institutt, Oslo.
- HJORTHOL, R og VIBE, N (1993)  
Dagliglivets reiser i større byer. Rapport 214/1993. Transportøkonomisk institutt, Oslo.
- HJORTHOL, R, KOLBENSTVEDT, M og VIBE, N (1990)  
Kan vi leve uten bil? Et spill om byfamiliens hverdagsliv og reiser. Rapport 0057/1990. Transportøkonomisk institutt, Oslo.
- HOLTER, H m fl. (1975)  
Familien i klassesamfunnet. Pax Forlag, Oslo.
- JACOBY, A L og NÄSMAN, E (1989)  
Mamma, pappa, jobb. Föreldrar och barn om arbetets villkor. Arbetslivscentrum, Stockholm.



- JANNE, H (1978)  
Den sosiomaterielle virkelighet. I Østerberg, D (red). Handling og Samfunn. Pax forlag, Oslo.
- JOHANSEN, A (1984)  
Tid är makt, tid är pengar. Röda Bokförlaget, Göteborg.
- JONES, P M, m fl (1980)  
Understanding Travel Behaviour. TSU ref 119/PR TSU Transport Studies Unit, Oxford University.
- KARLSEN, B S (1990)  
Visjoner om 90-årenes hverdagsliv. Et omsorgsscenario. I 90-årenes likestillingspolitiske utfordringer og arbeidsmiljø. Rapport fra kontaktkonferanse. Likestillingsrådet.
- KITTERØD, R H og OPDAHL, S (1992)  
Småbarnsforeldre: Lange dager, men tid til barna. SSBs Samfunnsspeilet nr 2-1992.
- KITTERØD, R H (1992)  
Mye sammen med barna, men mer foreldreskift enn før. SSBs Samfunnsspeilet nr 3-1992.
- KITTERØD, R H (1993)  
Tid til samvær. I Sosialt utsyn. SSB, Oslo–Kongsvinger.
- KLÆBOE, R og KOLBENSTVEDT, M (1994)  
Bomiljøet på Grünerløkka/Sofienberg – en intervjuundersøkelse. Rapport 265/1994. Transportøkonomisk institutt, Oslo.
- KLÆBOE, R (1993)  
Konkurransflater mellom bil og kollektivtransport. Rapport 221/1993. Transportøkonomisk institutt, Oslo.
- KLÆBOE, R (1994)  
Logistisk regresjon. Arbeidsdokument TP 0661/1994. Transportøkonomisk institutt, Oslo.
- LAUER, R H (1981)  
Temporal Man: The Meaning and Uses of Social Time. Praeger, New York.
- LEFEBVRE, H (1971)  
Everyday Life in the Modern World. Allen Lane The Penguin Press. London.
- LEIRA, A (1983)  
Kvinnens organisering av dagliglivet. Hverdagspraksis i et eldre bystrøk. I Wadel, C (red). Dagliglivets organisering. Universitetsforlaget. Oslo.
- LEIRA, A (1991)  
Mor og far, stat og marked. Om den yrkesaktive mor og yngelpleien. I Nye kvinner, Nye menn. Haukaa, R (red). Ad Notam, Oslo.
- Lov om barnehager mm (1975) av 6. juni nr 30, med endringer sist ved lov av 11. juni 1993 nr 85. Lovdata. Grøndahl og Dreyers Forlag AS, Oslo.

- MELAND, S (1992)  
Husholdningsstruktur og reiseatferd. Rapport STF63 A92011. SINTEF Samferdselsteknikk, Trondheim.
- MELAND, S og TRETVIK, T (1990)  
RVU Trondheim 1990. Resultater fra transportplanarbeidet. SINTEF rapport STF63 A91009.
- MERTON, R (1957)  
Manifest and latent functions. I *Social Theory and Social Structure*. NY The Free Press.
- MUMFORD, L (1984)  
Teknik och civilisation. Vinga press, Göteborg.
- MØRK, E og OPDAHL, S (1990)  
Husholdningsbudsjettet. Fra brød til bil og bolig. SSBs Samfunnsspeilet nr 2 1990. Oslo.
- MÅRTENSSON, S (1984)  
Tiden i samhället. Familjen i 80-talets tidskompakta och tidssplittrade samhälle. I Andersson, Bengt-Erik red. (1984) *Familjebilder. Myter, verklighet, visioner*. Studieförbundet Näringsliv och samhälle, Stockholm.
- NORHEIM, B og STANGEBY, I (1993)  
Bedre kollektivtransport. Oslo-trafikanternes verdsetting av høyere standard. Rapport 167/1993 Transportøkonomisk institutt, Oslo.
- NORUSIS, M J (1993)  
SPSS for Windows. Advanced Statistics. Release 6.0 Spss Inc. Chicago.
- NYBØ, G og WADEL, C, red. (1985)  
Sysselsetting– teori og tiltak. Rapport 11/85. Rogalandforskning. Stavanger.
- OSLO KOMMUNE (1994)  
Statistisk årbok for Oslo 1994. Byrådsavd for finans og plan, seksjon for plan og analyse, Oslo.
- OTNES, P (1992)  
Kan vi leve av å kjøre til hverandre? Notat nr 16 1992. Institutt for Sosiologi, Universitetet i Oslo.
- PARSONS, T (1955)  
Den amerikanske familie. Dens forhold til personligheten og samfunnsstrukturen. I Parsons, T. *Sosiologiske essays*. Pax Forlag, Oslo.
- RAMJERDI, F (1993)  
Value of Travel Time Savings. Theories and Empirical Evidences. Rapport 213/1993. Transportøkonomisk institutt, Oslo.
- RÖNNSTEDT, L (1994)  
Resvaneundersökningen 1989. Trafikkontoret i Göteborg. Rapport nr 6:1994. Göteborg.
- SCHIEFLOE, P M (1985)  
Nærmiljø i bysamfunn. Universitetsforlaget, Oslo.

SCHUTZ, A (1978)

Handlingsbegrepet. Østerberg (red) Handling og samfunn. Pax Forlag, Oslo.

SCHUTZ, A og LUCKMANN, T (1974)

The Structures of the Life-World. Heinemann, London.

SHIVA, V (1989)

Til livets opphold, kvinner økonomi og utvikling. Forlaget Oktober AS, Oslo.

SIMMEL, G (1978)

Storbyene og åndslivet. I Østerberg (red) Handling og samfunn. Pax Forlag, Oslo.

SIMONSEN, K (1993)

Byteori og hverdagspraksis. Akademisk forlag, Roskilde.

SIMONSEN, K (1994)

Rummet i samfundsteorien, en gang til. Nordisk Samhällsgeografisk Tidskrift nr 18-1994.

SOLHEIM, T (1985)

Reiser i bysamfunnet. En studie av hvor mye vi reiser, hvordan og hvorfor. Transportøkonomisk institutt, Oslo.

SOLHEIM, T (1988)

Bilens rolle i bysamfunnet. Notat 0858/1988. Transportøkonomisk institutt, Oslo.

STANGEBY, I (1987)

Reisevaner i Norge. Rapport. Transportøkonomisk institutt, Oslo.

STANGEBY, I (1993)

Kvinner føler utrygghet når de reiser kollektivt på kveldstid. Samferdsel nr 3 1993.

STATISTISK SENTRALBYRÅ (1992)

Tidsbruk og tidsorganisering 1970–1990. NOS C 10.

STATISTISK SENTRALBYRÅ (1993)

Sosialt utsyn. Oslo/Kongsvinger.

STATISTISK SENTRALBYRÅ (1995)

Ukens statistikk nr 6/95.

STRØMSHEIM, G (1983)

Den sårbare likestillingen. Arbeidstidsmønstre, familieroller og institusjonell avhengighet i tre typer barnefamilier. I Wadel, C (red) Dagliglivets organisering. Universitetsforlaget, Oslo.

TROST, J (1984)

Nogra synspunkter på familjebegrepet. I Andersson, B-E red. Familjebilder. Myter, verklighet, visioner. Studieförbundet Näringsliv och samhälle, Stockholm.

WADEL, C (1983)

Dagliglivet som forskningsfelt. I Wadel, C red. Dagliglivets organisering. Universitetsforlaget, Oslo.

WADEL, C (1986)

Samfunnsutvikling og sysselsetting. Rapport S 6/86. Rogalandforskning, Stavanger.

VIBE, N (1990)

Reisevaneundersøkelse i Oslo og Akershus 1990. Foreløpige resultater. Arbeidsdokument TP/0290/1990. Transportøkonomisk institutt, Oslo.

VIBE, N (1991a)

Befolkningen i byene. Transportressurser og demografiske kjennetegn ved befolkningen i Norges 10 største byregioner. Notat 986/91. Transportøkonomisk institutt, Oslo.

VIBE, N (1991b)

Reisevaner i Oslo-området. Endringer i reisevaner i Oslo og Akershus fra 1977 til 1990. Rapport 96/1991. ISBN 82-7133-707-6. Transportøkonomisk institutt, Oslo.

VIBE, N (1993a)

Våre daglige reiser. Endringer i nordmenns reisevaner fra 1985 til 1992. Rapport 171/1993. ISBN 82-7133-789-0. Transportøkonomisk institutt, Oslo.

VIBE, N (1993b)

Norske reisevaner. Dokumentarrapport for den landsomfattende reisevaneundersøkelsen 1991-1992. Rapport 183/1993. Transportøkonomisk institutt, Oslo.

WORMNES, A (1994)

De fleste barn kjøres i gamle biler. Aftenposten.

ØSTERBERG, D (1984)

Sosiologiens nøkkelbegreper og deres opprinnelse. J.W. Cappelens Forlag A/S, Trondheim.

ÅS, D (1978)

Tid hjemme og ute. Om husholdningens bruk av sin bolig. Norsk byggforskningsinstitutt. Småskrift 5.

# Vedlegg: Tabeller

Vedleggstabell 1: Multivariat analyse av bilbruk som sjåfør på arbeidsreisen for personer i parforhold. RVU 1990/91 Oslo og Akershus. Logistisk regresjon. N=477

	Kjører selv bil til arbeidet			
	Reg.koeff. (B)	Standard-avvik	Signifikans-nivå	Relativ sjanse
Har småbarn <sup>1</sup>	0,2770	0,2587	0,2842	1,3192
Kvinne <sup>2</sup>	-0,7268	0,2455	0,0031	0,4834
Bosatt i ytre by <sup>3</sup>	1,2788	0,4826	0,0081	3,5924
Bosatt i Akershus <sup>3</sup>	1,2362	0,4792	0,0099	3,4426
En bil i husstanden <sup>4</sup>	-1,8675	0,2622	0,0000	0,1545
Hushold.bruttoinnt. 100.000 kr <sup>5</sup>	-0,0195	0,1024	0,8487	0,9806
Missing/ubesvart inntekt <sup>6</sup>	0,1761	0,4440	0,6916	1,1926
13–15 års utd. <sup>7</sup>	-0,1382	0,2849	0,6275	0,8709
16 år eller mer utd. <sup>8</sup>	-0,3264	0,3045	0,2839	0,7215
Reiselengde 3–6 km	0,4732	0,4732	0,2115	1,6051
Reiselengde >= 6 km	0,3676	0,3676	0,2225	1,4443
Hente/bringe barn <sup>9</sup>	0,9409	0,4263	0,0273	2,5622
Andre ærend på arbeidsreisen <sup>10</sup>	0,4100	0,2613	0,1166	1,5069
Missing/ubesvart ærend <sup>11</sup>	-4,2118	0,7240	0,0000	0,0148
Konstant	0,3215	0,6825	0,6376	

## Referansekategori:

<sup>1</sup> Har ikke barn

<sup>2</sup> Mann

<sup>3</sup> Bosatt i indre by/sentrum

<sup>4</sup> To eller flere biler

<sup>5</sup> Husholdsinntekten er kontinuert og betegner økning i bruttoinntekt pr 100.000 kr ved start på 0 kr

<sup>6</sup> Missing inntekt er satt til gjennomsnittlig 379.300 kr. Referansekategori: Ikke missing inntekt

<sup>7</sup> ≥ 12 års utdanning

<sup>8</sup> 0-3 km reiselengde

<sup>9</sup> Ikke hentet/brakt barn

<sup>10</sup> Ingen andre ærend

<sup>11</sup> Ikke missing ærend

Vedleggstabell 2: Multivariat analyse av bilbruk som sjåfør på arbeidsreisen for personer i parforhold. RVU 1990/91 Oslo og Akershus. Logistisk regresjon. N=477

	Kjører selv bil til arbeidet			
	Reg.koeff. (B)	Standard-avvik	Signifikans-nivå	Relativ sjanse
Har småbarn <sup>1</sup>	0,0182	0,2319	0,9373	1,0184
Kvinne <sup>2</sup>	-0,4722	0,2229	0,0341	0,06236
Bosatt i ytre by <sup>3</sup>	1,2037	0,4627	0,0849	3,3325
Bosatt i Akershus <sup>3</sup>	1,0929	0,4579	0,0170	2,9829
En bil i husstanden <sup>4</sup>	-1,3767	0,2196	0,0000	0,2524
13–15 års utdanning <sup>5</sup>	-0,0413	0,2581	0,8729	0,9595
16 år eller mer utdanning <sup>5</sup>	-0,1917	0,2635	0,4669	0,8256
Reiselengde 3–6 km <sup>6</sup>	1,1834	0,3310	0,0004	3,2656
Reiselengde ≥ 6 km <sup>6</sup>	1,2033	0,2323	0,0000	3,3310
Hente/bringe barn <sup>7</sup>	1,4419	0,4116	0,0005	4,2286
Andre ærend på arbeidsreisen <sup>8</sup>	0,8906	0,2527	0,0004	2,4367
Konstant	-1,0787	0,5104	0,0346	

Missing variable og inntektsvariabel fjernet fra modellen.

Referansekategori:

- <sup>1</sup> Har ikke barn  
<sup>2</sup> Mann  
<sup>3</sup> Bosatt i indre by/sentrum  
<sup>4</sup> To eller flere biler  
<sup>5</sup> ≥ 12 års utdanning  
<sup>6</sup> 0-3 km reiselengde  
<sup>7</sup> Ikke hentet/brakt barn  
<sup>8</sup> Ingen andre ærend

Vedleggstabell 3: Multivariat analyse av bilbruk som sjåfør på arbeidsreisen for par uten barn og småbarnsforeldre. RVU 1990 Oslo og Akershus. Logistisk regresjon. N=477

	Par uten barn				Par med barn < 7 år			
	Reg.koeff (B)	Standard-avvik	Sign. nivå	Relativ sjanse	Reg.koeff (B)	Standard-avvik	Sign. nivå	Relativ sjanse
Bosatt i ytre by <sup>1</sup>	1,8147	0,6728	0,0070	6,1392	0,0768	0,6566	0,9069	1,0798
Bosatt i Akershus <sup>1</sup>	1,7291	0,6780	0,0108	5,6358	0,0222	0,6384	0,9723	1,0224
Reiselengde 3–6 km <sup>2</sup>	1,0315	0,4401	0,0191	2,8054	1,6826	0,4920	0,0006	5,3796
Reiselengde ≥ 6 km <sup>2</sup>	1,1120	0,3280	0,0007	3,0403	1,6107	0,3234	0,0000	5,0063
En bil <sup>3</sup>	-1,1215	0,3080	0,0003	0,3258	-1,6029	0,3068	0,0000	0,2013
13–15 års utdanning <sup>4</sup>	-0,3576	0,3505	0,3077	0,6994	0,2726	0,3703	0,4617	1,3133
16 år eller mer utd <sup>4</sup>	-0,2591	0,3757	0,4905	0,7718	-0,0743	0,3621	0,8374	0,9284
Kvinne <sup>5</sup>	-0,4712	0,3045	0,1217	0,6242	-0,0515	0,3089	0,8677	0,9498
Konstant	-1,3660	0,7403	0,0650		0,0280	0,6857	0,9675	
Antall	n=232				n=245			

Å hente og bringe barn og andre ærend er fjernet fra modellen

Referansekategori:

- <sup>1</sup> Bosatt i indre by/sentrum  
<sup>2</sup> 0-3 km reiselengde  
<sup>3</sup> To eller flere biler  
<sup>4</sup> ≥ 12 års utdanning  
<sup>5</sup> Mann

Vedleggstabell 4: Transportmidler benyttet på arbeidsreisen for par uten barn og småbarnsforeldre. RVU 1990/1991 Oslo og Akershus. Prosent

	Par uten barn		Par med barn < 7 år	
	Mann	Kvinne	Mann	Kvinne
Til fots	8	10	4	8
På sykkel	4	3	4	4
Bilfører	55"	37**	67"	57"
Bilpassasjer	4	13**	2	4"
Kollektivt	29	37"	23	28"
Sum	100	100	100	101
Antall	99	135	121	85

\* Signifikant forskjellig fra menn

" Signifikante forskjeller mellom familietyper. P= 0,05 ved ensidig test

Vedleggstabell 5: Intervjupersonenes bosted i forhold til familietype. RVU Oslo/Akershus 1990/1991. Prosent.

	Par u/barn	Par barn <7 år	Par barn 7-12 år	Par barn 13-17 år
Indre by med sentrum	14	7*	4*	5*
Ytre by	40	37	32	41
Akershus og utenfor	46	56*	64*	54*
Sum	100	100	100	100
Antall	271	257	114	74

\* Signifikant forskjellig fra par uten barn. P= 0,05 ved ensidig test

Vedleggstabell 6: Fedre og mødres arbeidsplasslokalisering i forhold til bosted. RVU Oslo/Akershus 1990/91. Prosent

	Mann			Kvinne		
	Indre by	Ytre by	Akershus	Indre by	Ytre by	Akershus
Arb. indre by/sentrum	(89)	29	24	(75)	44	28
Arb. ytre by	(11)	59	20		47	14
Arb. Akershus		12	56	(25)	9	58
Sum	100	100	100	100	100	100
Antall	9	41	70	8	43	50

Vedleggstabell 7: Gjennomsnittlig lengde på arbeidsreisen for mødre og fedre i forhold til bosted. RVU 1990/91 Oslo og Akershus. Kilometer

	Småbarnsfedre	Småbarnsmødre
Indre by med Sentrum	6,2	2,0
Ytre by	9,2	7,8
Akershus og utenfor	15,7	12,2
Antall	113	73

Ingen signifikante forskjeller ved P=0,05, ensidig test

Vedleggstabell 8: Gjennomsnittlig antall reiser foretatt i løpet av en dag for par uten barn og småbarnsforeldre. RVU 1990/91 Oslo og Akershus

	Par uten barn		Småbarnsforeldre	
	Mann	Kvinne	Mann	Kvinne
Turer i alt	4,0	3,5**	4,0	4,5"
Antall	121	150	157	100

\*Signifikant forskjellig fra menn

\*\*Signifikant forskjellig mellom familietyperne P= 0,05 Ensidig test