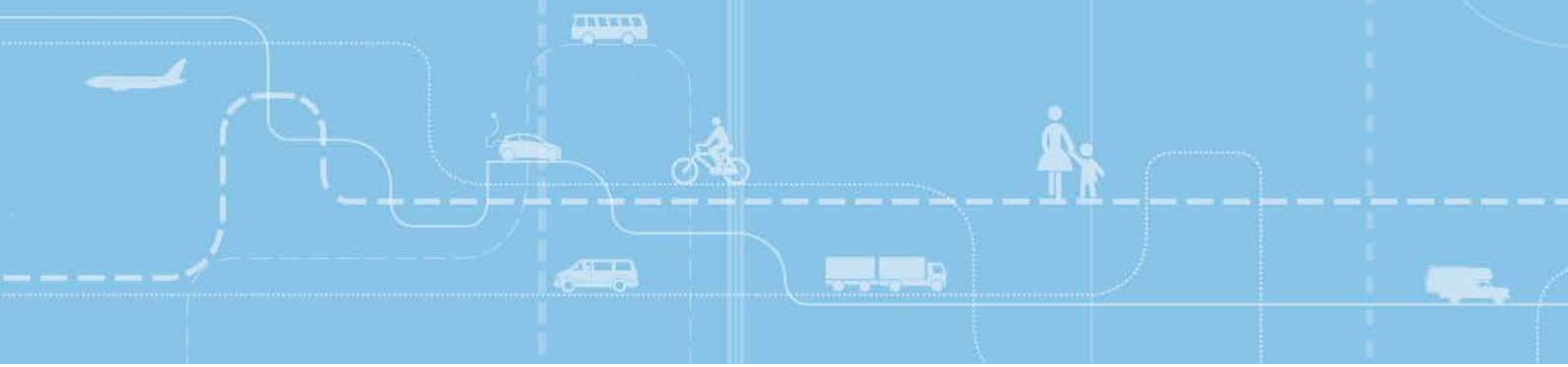


Langpendling fremfor flytting?

Langpendling som en mobilitetsstrategi i norske husholdninger 1999-2006



Langpendling fremfor flytting?

Langpendling som en mobilitetsstrategi i norske husholdninger
1999-2006

Tom Erik Julsrud og Bjørg Langset

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.

Tittel: Langpendling fremfor flytting? Langpendling som en mobilitetsstrategi i norske husholdninger 1999-2006

Forfattere: Tom Erik Julsrud
Björg Langset

Dato: 08.2013

TØI rapport: 1274/2013

Sider 37

ISBN Elektronisk: 978-82-480-1449-2

ISSN 0808-1190

Finansieringskilde: Norges Forskningsråd

Prosjekt: 3774 - Flyttemotiver

Prosjektleder: Tom Erik Julsrud

Kvalitetsansvarlig: Frode Longva

Emneord: Flytting
Mobilitet
Pendling
Strategier

Title: Long distant commuting before relocation? Long distant commuting as a mobility strategy in Norwegian households 1999-2006

Author(s): Tom Erik Julsrud
Björg Langset

Date: 08.2013

TØI report: 1274/2013

Pages 37

ISBN Electronic: 978-82-480-1449-2

ISSN 0808-1190

Financed by: The Research Council of Norway

Project: 3774

Project manager: Tom Erik Julsrud

Quality manager: Frode Longva

Key words: Commuting
Mobility
Relocation
Strategy

Sammendrag:

Flytting og langpendling kan anses som elementer i enkeltpersoners og husholdningers "mobilitetsstrategier". Rapporten gjennomgår langpendling som mobilitetsstrategi i Norge i perioden 1999-2006 basert på den nasjonale bo -og flyttemotivundersøkelsen fra 2008. Fokus er spesielt rettet mot personer som velger å flytte til en langpendlingssituasjon. Resultatene viser betydelig variasjoner i motiver for å langpendle, knyttet til utdanning, kjønn, alder og bosted. For personer som flytter til langpendling er familierelaterte motiver særlig viktige, mens for de som langpendler permanent er sted og miljø viktigste motiv.

Summary:

Relocation and long distant commuting can be considered as central elements in individuals and households "mobility strategies". The report reviews the long distant commuting as a mobility strategy in Norway in the period 1999-2006, based on the national survey of housing and migration from 2008. Focus for the study is people who have started long distant commuting due to household relocation. The results show significant variations in motives for relocation and housing, related to education, gender, age and place of residence. For people who have started long distant commuting due to relocation, family-related motives were particularly important, while for the permanent long distant commutes motives related to local environment was central.

Language of report: Norwegian

Rapporten utgis kun i elektronisk utgave.

This report is available only in electronic version.

Transportøkonomisk Institutt
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo
Telefon 22 57 38 00 - www.toi.no

Institute of Transport Economics
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo, Norway
Telefon 22 57 38 00 - www.toi.no

Forord

En sentral trend de senere årene har vært at en økende del av befolkningen aksepterer en lengre pendlingsvei, blant annet som følge av et forbedret tilbud for fysisk transport og telekommunikasjonstjenester. De motivmessige årsakene til at folk velger å langpendle fremfor å flytte nærmere arbeidsplassen, har imidlertid vært lite kjent.

Arbeidet som presenteres i denne rapporten søker å gi bedre innsikt i hvorfor mange velger langpendling som en mobilitetsstrategi for seg selv og sin familie, over et kortere eller lengre tidsrom. Med langpendling menes arbeidsreiser som har en varighet på 1 time eller mer hver vei. Motiver for å flytte eller bli boende studeres blant sentrale grupper med langpendlere med utgangspunkt i den nye Bo- og flyttemotivundersøkelsen gjennomført av SSB og NIBR.

Arbeidet er utført av Forsker Tom Erik Julsrud ved Transportøkonomisk institutt og Bjørg Langset ved Norsk institutt for by- og regionsforskning, og er en del av prosjektet "Flyttemotiver og bostedsvalg" tilknyttet DEMOSREG programmet i Norges Forskningsråd (prosjekt nr. 202566).

Oslo, august 2013
Transportøkonomisk institutt

Gunnar Lindberg
direktør

Frode Longva
avdelingsleder

Innhold

Sammendrag

1	Innledning	1
1.1	Langpendling og flytting i endring.....	1
1.2	Mobilitetsstrategier i endring	3
1.3	Problemstilling og forskningsspørsmål	7
1.4	Rapportens oppbygning	7
2	Data og metode	9
2.1	Data og utvalg.....	9
2.2	Definisjoner og begrepsavklaringer	10
2.3	Analysemetoder	10
3	Langpendling og flytting	12
3.1	Langpendlingens omfang og utbredelse.....	12
3.2	Langpendling og flytting.....	15
4	Langpendleres flytte- og bomotiv	19
4.1	Hvorfor flytte til langpendling?	19
4.2	Hvorfor bli boende til tross for langpendling?	20
4.3	Ekstreme langpendleres bomotiver	22
5	Langpendling som mobilitetsstrategi	25
6	Konklusjon: Flytte fremfor langpendling?	27
7	Referanser	28
	Vedlegg:	30
1.1	Innledning.....	30
1.2	Metode og analyse	30
1.3	Pendlingsstrømmer.....	32
1.4	Flytte-pendle typer.....	35
1.5	Utvikling 2004-2009	36
1.6	Referanser	37

Sammendrag:

Langpendling fremfor flytting?

Langpendling som mobilitetsstrategi i norske husholdninger 1999-2006

TØI rapport 1274/2013
Forfatter(e): T. Julsrud, B. Langset
Oslo 2013, 37 sider

Tidligere studier har vist at antallet arbeidstakere med lange arbeidsreiser vokser i omfang. Denne rapporten undersøker nærmere hvilke motiver langpendlerne har for å bli boende, eller å flytte inn i situasjoner som innebærer lange reiser til jobben på vei, bane eller skinner. Resultatene viser at de sosiale og familiære båndene har størst betydning for at mange velger å flytte inn i en langpendlingssituasjon. For de fastboende langpendlerne er det kvalitetene ved stedet og det sosiale miljøet som veier tyngst. Betydningen av sted og miljø styrkes jo lengre reisetid pendlerne har.

Flytting og langpendling kan sies å representere to ulike former for geografisk mobilitet. Mens flytting vanligvis innebærer en mer varig form for relokalisering, utgjør pendling er en kontinuerlig ”sirkulasjon” mellom hjem og arbeid. Det er likevel liten tvil om at det eksisterer tette koplinger mellom disse to mobilitetsformene. En beslutning om å flytte kan lede til et behov for langpendling over kortere eller lengre perioder, men langpendling kan også gjøre flytting overflødig. Flytting og langpendling kan derfor til en viss grad sies å være fenomener som griper inn i hverandre.

For familier og husholdninger er flytting og langpendling knyttet til viktige spørsmål om bomiljø, oppvekstvilkår for barn, livsstil og yrkesmessig karriere. De valg som gjøres på dette området, kan anses som elementer i en *mobilitetsstrategi*, forstått som måter å løse husholdningenes samlede behov for transport og forflytning innenfor en gitt tidsramme. Begrepet finner støtte i en antropologisk og geografisk forståelse av personers behov for mobilitet i hverdagen, og er nyttig for å beskrive og forklare hvorfor folk velger ulike løsninger på dette feltet.

Resultatene som presenteres i denne rapporten er i all hovedsak på bo- og flyttemotivundersøkelsen fra 2008 gjennomført av NIBR og SSB (Sørli, Aure and Langset 2012). Undersøkelsen er besvart av 6489 personer, og av disse er 4602 er i arbeid. Totalt har 1524 flyttet over kommunegrensene i løpet av perioden 1999-2006, mens 4843 har bodd på samme stedet. Flytting forstås her som skifte av bostedskommune i løpet av de siste syv år, dvs i perioden 1999-2006. Pendling benyttes som en betegnelse på rutinemessige reiser som foretas mellom bosted og arbeidsplass, og *langpendling* som arbeidsforhold der arbeidsreisen tar mer enn 1 time hver vei.

I bo- og flyttemotivundersøkelsen er det 9 prosent av de yrkesaktive som er langpendlere slik det her er definert, og 7 prosent som ikke har noen arbeidsreise. Totalt sett er det omlag 20 prosent av de yrkesaktive som enten langpendlet selv, eller har en samboer/partner som gjør dette.

Generelt fordeler omfanget av flytting og pendling seg ulikt i forhold til utdanningsnivå. Mens flytting tiltar med høyere utdanning, viser langpendlingen en

motsatt tendens. Årsakene kan blant annet knyttes til høyere krav til mobilitet blant de med høy og/eller spesialisert kompetanse. Det er også slik at menn generelt har større andeler med langpendling enn kvinner.

Andelene som har fått kortere og lengre arbeidsreiser som følge av flytting er relativt stabilt gjennom perioden. Når det gjelder ulikheter knyttet til utdanningsnivå er det tegn på endringer: I løpet av perioden 1999-2006 er det de med lavere utdanning som har fått mest innsparing i tid benyttet til arbeidsreiser, mens de med høyere utdanning generelt har fått lengre reise til arbeidet. Langpendling ser derfor ut til å bli en mobilitetsstrategi som blir mer vanlig for høyt utdannede. Det er i større grad personer som har flyttet til storbyer og storbyområdene som har fått lengre arbeidsreise etter flyttinger.

Flyttingens innvirkning på arbeidsreise innvirker ofte ulikt på to partnere i en husholdning. I halvparten av flyttingene som har gitt lengre arbeidsreise for hovedinformantene, har dette gitt lengre arbeidsreise også for en partner. I hver fjerde flytting som har gitt kortere reise for hovedinformantene, har det gitt lengre reise for en partner.

Størstedelen av langpendlerne er fastboende, i betydningen av at de ikke har flyttet i perioden. Ca 16 prosent av langpendlerne har imidlertid foretatt en flytting som har resultert i en langpendlingssituasjon, og omtrent like mange personer har flyttet ut av en langpendlingssituasjon. Langpendlere som har gjennomført flytting har generelt høyere utdanning enn de som har vært fastboende. Mens over halvparten av de som har flyttet inn i en pendlingssituasjon har universitets/ høyskoleutdanning, gjelder dette for kun hver tredje fastboende langpendler.

Det er i første rekke familierelaterte årsaker som er viktigste motiv til flytting inn i en langpendlingssituasjon. Bolig, sted/miljø og jobb har også betydning, men samlet sett spiller disse forholdene en mindre rolle enn familiemotivene. For de som flytter *ut* av en langpendlingssituasjon er jobbmessige årsaker viktigst.

Blant de som har valgt en tilværelse med permanent langpendling er forhold knyttet til sted og miljø viktigst, fulgt av forhold knyttet til familie og bolig. For alle fastboende anses det sosiale miljøet som svært viktig, og i denne sammenheng fremheves spesielt et trygt bomiljø, og at det er lett å bli akseptert og at man har god kontakt med folk i nabolaget. Yngre fastboende langpendlere fremhever familie som viktigere enn miljø og bosted.

For personer med særlig lang pendlingsvei (dvs mer enn 2 timer hver vei) er den følelsesmessige tilknytningen og det fysiske miljøet svært viktig. Det er en tydelig trend at betydningen av sted og miljø øker jo lengre tid en benytter til pendling, mens de arbeidsrelaterte motivene avtar i styrke. Et godt kollektivtilbud er viktig for pendlere opptil en viss pendlingsavstand, hvor det deretter får mindre betydning.

Tidligere studier har vist at en økende andel i befolkningen velger å bosette seg slik at de får lange reiser til arbeidet (her mer enn en time hver vei). Resultatene i denne rapporten belyser hvordan ikke bare arbeidsrelaterte forhold, men også familie, sted og miljø har betydning for enkeltpersoners og husholdningers mobilitetsstrategier. Resultatene bidrar til å kaste lys over hvordan langpendling og flytting henger sammen, og viser at forhold knyttet til sosialt nettverk og fysisk miljø er viktig for beslutninger om å velge langpendling fremfor flytting. Likevel må det understrekes at årsakssammenhengene her er komplekse og videre analyser på dette feltet er nødvendige for å trekke sterke konklusjoner om de variasjonene av strategier som eksisterer i dag, og utviklingstrender.

1 Innledning

1.1 Langpendling og flytting i endring

Flytting og langpendling kan sies å representere to ulike former for geografisk mobilitet. For den enkelte representerer dette ulike sett med handlinger, hvorav den første gjerne oppfattes som mer omfattende og gjennomgripende enn den siste. Mens flytting vanligvis innebærer en mer varig form for relokalisering, utgjør pendling er en form for ”sirkulasjon” mellom hjem og arbeidssted¹ (Green 2010). Med langpendling tenker en gjerne på reiser mellom bosted og arbeidsplass som enten krysser kommunegrenser eller er særlig lange og tidkrevende. En beslutning om å flytte vil derfor som oftest innebære en mer omfattende og langvarige endringer i den enkeltes liv enn en beslutning om å begynne å langpendle. Kanskje vil den i større grad også fattes innenfor rammen av en husholdning eller familie.

Det er likevel liten tvil om at det eksisterer tette koplinger mellom disse to mobilitetsformene. En beslutning om å flytte kan lede til et behov for langpendling over kortere eller lengre perioder for én eller flere lønnstagere i en husholdning. Men langpendling kan også være en måte å unngå flytting på. Flytting og langpendling kan derfor til en viss grad sies å være fenomener som griper inn i hverandre.

Det er ting som tyder på at forholdet mellom langpendling og flytting er i endring. Indikasjoner på dette er for det første at den gjennomsnittlige pendlingsavstanden har vært økende de siste tiårene i Norge som i de øvrige nordiske landene (Engebretsen et al. 2012; Green, Hogarth and Shackleton 1999; Hjorthol 2012; Sandow and Westin 2010). Bedre kommunikasjons- og transporttilbud i sentrale strøk av landet gjort lange pendlingsdistanser mer akseptable for mange. Rundt de store byene har det vokst frem et ”pendlingsomland” som huser store mengder av arbeidskraften i byene. En undersøkelse av langpendlere tilknyttet ”Intercity triangelet” på Østlandet² fant at andelene av de yrkesaktive som langpendlet til Oslo ble doblet fra 2,3 til 4,9 prosent i løpet av 90-tallet (Engebretsen et al. 2012).

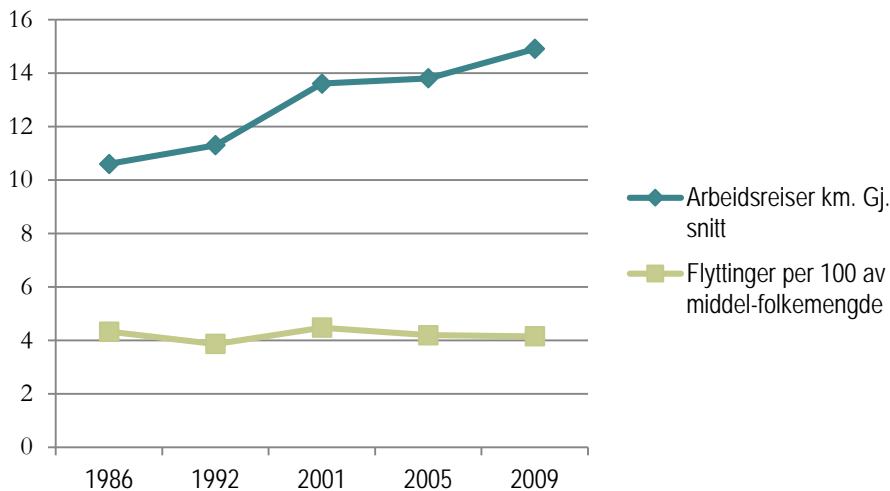
For det andre ser vi at folk i stigende grad fremhever andre grunner enn arbeid som motiver for sine flyttevalg. En sammenligning av Bo- og flyttemotivundersøkelsene fra 1972 og 2008 fant at arbeidsmotivene har fått en mye mindre fremtredende rolle i dag enn de hadde tidligere. I stedet for arbeid er det motiver knyttet til familie, bosted og miljø som vektlegges i den nyere undersøkelsen (Aure, Langset and Sørli 2011).

Sammen peker disse forholdene i retning av at langpendling har vokst frem på bekostning av den arbeidsmotiverte flyttingen. Dersom jobb var den eneste årsaken til at folk flyttet ville en muligens ha sett en gradvis nedgang i flytteaktivitetene, i takt

¹ *Pendling* er en betegnelse på rutinemessige arbeidsreiser fra bolig til arbeidssted. *Langpendling* brukes i denne rapporten som arbeidsreiser som oversiger 1 time hver vei. (Se for øvrig kapittel 2.3)

² Dette omfatter strekningene Halden-Oslo, Skien/Porsgrunn-Oslo og Lillehammer- Oslo.

med at omfanget av langpendling økte. Det er imidlertid ingenting som tyder på at folk flytter mindre nå enn de gjorde før (se figur 1.1).



Figur 1.1 Gjennomsnittlig lengde på arbeidsreiser og flyttefrekvens 1986-2009 (Kilder: SSB og TØI).

Nyere studier fra Norge og andre vestlige land viser at det i stedet er flere, og mer sammensatte, årsaker til at folk velger å flytte (Green 2010; Sørli 2010; Sørli, Aure and Langset 2012). Det kan dermed se ut til at langpendling vokser frem i kombinasjon med ulike typer motiver for å flytte eller bli boende.

I denne rapporten vil søkelyset spesielt rettes mot hva det er som gjør at arbeidstakere i Norge i økende grad aksepterer lange arbeidsreiser, til tross for at dette tidvis medfører betydelige ulemper og omkostninger for den enkelte og hans/hennes familie, og hvordan langpendling kan knyttes til motiver for å flytte eller bli boende. Begrepet *mobilitetsstrategi* vil bli tatt i bruk som en samlede betegnelse for de ordninger og arrangementer som et individ eller en husholdning velger for å løse sitt daglige transportbehov. En mobilitetsstrategi kan romme mange ulike elementer, men i denne sammenhengen er det beslutninger og motiver knyttet til flytting og langpendling som adresseres. Rapporten ser i hovedsak på hva det er som gjør at langpendlere velger å *bli boende* til tross for langpendling, og hvorfor noen *flytter inn* i en situasjon som medfører langpendling. Til en viss grad vil også de som har *flyttet ut* av en pendlingssituasjon bli gjenstand for analyser.

Langpendlernes motiver for å flytte og bo vil bli vurdert i forhold til øvrige arbeidstakere, men vi vil også vurdere forskjeller mellom ulike undergrupper av langpendlere. Vi er spesielt interessert i å studere nærmere i hvilken grad langpendling, og flytting til en langpendlingssituasjon, er en mobilitetsstrategi som varierer med utdanning, familiesituasjon og/eller alder. På denne måten kan vi muligens få et bedre bilde av hvilke grupper som velger langpendling som en strategi fremfor flytting, og motsatt. Grunnlaget for en slik antagelse ligger i at tidligere forskning har vist at kjønn, familiesituasjon og alder ofte har betydning for omfanget av langpendling (Lyons and Chatterjee 2012; Sandow and Westin 2010).

Det er ingen mangel på teoretiske bidrag der sammenhengen mellom flytting og pendling har blitt fremhevet (Eliasson, Lindgren and Westerlund 2003; Green 2010; Reitsma and Vergoossen 1988). Det er likevel langt mellom empiriske studier der begge disse mobilitetsformene studeres i sammenheng. I den grad sammenhengene er undersøkt er det gjort med utgangspunkt i økonomiske modeller, der den enkeltes

motiver for å flytte eller pendle er viet liten eller ingen oppmerksomhet (Se f eks Eliasson et al 2003).

1.2 Mobilitetsstrategier i endring

Drivkrefter for langpendling og flytting

Langpendling og flytting påvirkes av faktorer på ulike sosiale nivåer. På et makro-nivå vil spesielt tilgang på arbeid og boliger være viktig, samt utdanningstilbud og variasjoner knyttet til steders kulturelle tilbud (Pedersen 2000). Dette er forhold som i sin tur preges av nasjonale og globale konjunktursvingninger. Generelt er det gjerne slik at når arbeidsmarkedet er godt, vil flytting i økende grad bli motivert av andre forhold enn arbeid. Det at arbeidsrelaterte motivene for flytting ser ut til å bli mindre viktige, kan altså til en viss grad tilskrives gode økonomiske konjunkturer i Norge (Sørli, Aure and Langset 2012). På et strukturelt nivå kan en også anføre betydningen av fysisk infrastruktur som veier, kollektivtilbud og telekommunikasjoner. Generelt vil godt utbygd infrastruktur være positivt for pendling og (spesielt) langpendling.

Dernest vil det være faktorer på et institusjonelt nivå som virker inn, spesielt knyttet til de retningslinjer og strategier som er innenfor virksomheter når det gjelder flytting og pendling. I en del sammenhenger vil virksomheter oppfordre ansatte til å flytte, eller det kan ligge inne som en del av arbeidskontrakten. Langpendling og permanent flytting vil her være en av mange ulike typer mobilitet som store organisasjoner benytter aktivt i forbindelse med sin personalpolitikk (Gustavson 2012; Salt 2010). Av særlig betydning for en beslutning om å langpendle er hvilke krav en bedrift setter til daglig oppmøteplikt. For mange vil lange arbeidsreiser være mer akseptabelt dersom det kan kombineres med muligheter for hjemmearbeid (Julsrud 2011).

En beslutning om flytting og/eller langpendling er likevel først og fremst noe som gjøres av enkeltpersoner og vedkommendes nærmeste familie. Dette gjør at aktørenes motiver og holdninger er interessante å se nærmere på. Aktørenes beslutninger vil som oftest gjøres innenfor rammen av lokalt forankrede nettverk av relasjoner. En beslutning om å flytte vil i de fleste tilfeller diskuteres og vurderes sammen med familien, og kanskje tas også venner og kolleger med i diskusjonene. Venner og familie er i seg selv også ofte en grunn til at mange velger å flytte (Aure, Langset and Sørli 2011). Aktørenes motiver for å flytte eller bli boende er derfor sjelden noe som oppstår i et vakuum, men utvikles innenfor et bredere nettverk av sosiale relasjoner.

Mobilitetsstrategier

Mennesker har til alle tider hatt behov for geografisk mobilitet i forbindelse med å dekke sine grunnleggende behov. I vår tid er mobilitet langt på vei en forutsetning for å delta på samfunnets mange arenaer, og reduksjon i personlig mobilitet anses som oftest som en alvorlig reduksjon i livskvalitet (Hjorthol et al. 2009; Nordbakke 2006). Til tross for at bruk av telekommunikasjoner og datateknologi i betydelig grad kan erstatte mange typer geografisk mobilitet har rekkevidden på folks daglige reiser vært økende i hele etterkrigstiden, i Norge som de fleste andre vestlige land (Frändberg and Vilhelmson 2011; Hjorthol 2012).

Mobilitet er imidlertid ikke omkostningsfritt. Reiser koster penger og tid, og er også ofte forbundet med belastninger på det lokale og det globale miljøet. For personer i en husholdning vil behovene for mobilitet dermed ofte være gjenstand for forhandlinger og avveininger. Hvor mange reiser orker vi i løpet av en dag? Hvor mange biler trenger vi? Hvor langt ønsker vi å pendle med bil? Osv.

På et aktørnivå kan beslutninger om flytting og pendling beskrives som ulike elementer i en mobilitetsstrategi³, eller ulike måter å løse husholdningens samlede behov for transport og forflytning (Green 1997; Green 2010). I utvikling av en mobilitetsstrategi vil mange faktorer spille inn. Foruten økonomiske kostnader kan det å flytte eller langpendle være knyttet til ønske om å etablere visse typer livsstil, behov for å gi/ta omsorg, ønske om karriere i arbeidslivet, med mer.

Utforming av mobilitetsstrategier vil ofte gjøres innenfor visse faser i livet. Viktige beslutninger tvinger seg frem i situasjoner der en eller flere av husholdningenes medlemmer tar del i nye aktiviteter knyttet til arbeid, skole eller fritid. Ulike typer familier vil ha ulike typer utfordringer. For husholdninger med to lønnstagere vil beslutninger om hvordan en skal organisere behov for inntekter, karriere, deltagelse på ulike fritidsarenaer, osv i økende grad være gjenstand for diskusjoner og forhandlinger.

Flere utviklingstrekk i etterkrigstidens Norge har bidratt til å gjøre det krevende for familier å utvikle velfungerende mobilitetsstrategier. Ett sentralt forhold dreier seg om at kvinner i større grad er blitt aktive i arbeidsmarkedet og at ordninger med to lønnstagere per familie er blitt en kulturell norm (Frønes and Brusdal 2010). I praksis betyr dette at familier må lokalisere bolig i forhold til to arbeidsplasser, og at det tidvis også genereres nye typer reiser til levering og henting til barnehager og skolefritidsordninger. Et annet forhold er veksten i utdanningsnivået og fremveksten av et mer kompetansebasert næringsliv. Det at mange har fått høy utdanning innebærer i en del tilfeller også opparbeidelse av mer spesialisert kompetanse med et begrenset tilfang av arbeidsplasser. Husholdninger som består av par med spesialisert kompetanse kan derfor ha særlig vanskeligheter for å finne relevant arbeid for begge i kort avstand til bolig.

Endelig bør det også nevnes at en innenfor mange bransjer i arbeidslivet har sett en betydelig internasjonalisering og globalisering. Store norske virksomheter opererer i et stadig mer internasjonalt marked, noe som i større grad enn før krever reiser til utlandet, og tidvis også lengre opphold utenfor landet (Julrud and Gjerdåker 2013). Men enkeltpersoner er også i større grad enn før deler av relasjonelle nettverk med stor geografisk utbredelse. Tilfang og bruk av ulike kommunikasjonsteknologi har gjort det enklere å etablere og opprettholde brede nettverk av relasjoner, og antallet lange fritidsreiser har økt kraftig de senere årene (Boase 2008; Chen and Wellman 2010).

Disse forholdene har gjort at mange enkeltpersoner og husholdninger må gjøre krevende vurderinger knyttet til sin mobilitet. Enkeltpersoner og familiers valg om hvordan de vil leve og bo er åpenbart knyttet til karrierevalg. I mange sammenhenger vil det også være forventninger fra arbeidslivet om ulike typer mobilitet, inkludert

³ Mobilitetsstrategi har blitt benyttet med referanse til henholdsvis sosial eller romlig mobilitet, eller begge deler i kombinasjon. Vi knytter i denne rapporten an til en antropologisk og geografisk forståelse der dette viser til strategier for å overkomme geografiske avstander. Se f. eks: Wall-Scheffler, Cara M., and Marcella J. Meyers. 2013. "Reproductive costs for everyone: How female loads impact human mobility strategies." *Journal of Human Evolution* 64:448456.

permanente relokaliseringer (Faulconbridge and Beaverstock 2010; Kesselring and Vogl 2010). Likevel er ikke disse valgene alene et spørsmål om arbeidslivets krav og føringer. De må også sees i sammenheng med bestrebelser på å opprettholde eller utvikle visse livsstiler, identiteter eller kulturer (Giddens 1991; Urry 2007). Heller ikke er det slik at dette er prosesser som fremkommer unisont i befolkningen, som altomfattende trender. Mobilitetsstrategier vil også kunne utvikle seg som reaksjoner på utviklingstrekkene nevnt ovenfor, men også som motreaksjoner på disse.

Motiver for flytting og langpendling

For en husholdning vil altså flytting og langpendling kunne være elementer i ulike typer mobilitetsstrategier. Tabell 1.2 indikerer hvordan disse mobilitetsformene kan knyttes til henholdsvis produksjons- eller konsumrelaterte motiver⁴. En sentral drivkraft for mye flytting (migrasjon) er knyttet til bedre jobbmuligheter for en eller flere arbeidstakere i en husholdning. Når en flytting av permanent art drives frem av et ønske om arbeid, kan en kalle dette for en jobbdrevet flytting. Flytting kan imidlertid være drevet fram også av et ønske om å få en bedre bolig, et annet nærmiljø, eller komme nærmere venner og familie. Dette betegnes i figuren som en konsumrelatert flytting. Som nevnt innledningsvis indikerer tidligere analyser av bo- og flyttemotivdataene at den ”konsumrelaterte” flyttingen har blitt viktigere enn ”produksjonsrelaterte” de siste 30 årene (Aure, Langset and Sørli 2011).

Tabell 1.2 Flytting og langpendling som ulike typer mobilitet

	Årsak til mobilitet	
	Produksjons-relatert	Konsum-relatert
Migrasjon	Jobbdrevet flytting	Miljø og familiedrevet flytting
Sirkulasjon	Temporært arbeid	Ferie
	Langpendling	
	Pendling	Handleturer

Pendling, langpendling representerer ingen permanent forflytning, men derimot en vedvarende ”sirkulasjon” mellom bosted og hjem. Det grenser til ulike typer temporært arbeid utført i avstand fra egen bolig, som ukependling, arbeidsopphold i utlandet, og lignende.

Langpendling er av natur være knyttet opp til produksjonsrelaterte motiver – reisene motiveres av lønnsarbeid. Likevel vil flytting av ulike årsaker kunne utvikle langpendlingssituasjoner for en eller flere av partene i en husholdning: En flytting nærmere et arbeidsmarked for en av partene i en husholdning kan gjøre at den andre partneren får lengre vei til arbeidet og må ty til langpendling. Et annet scenario er at en miljø- og familiedrevet flytting gjør at begge parter kommer lenger unna sine jobber, og dermed må starte langpendling. Alternativt kan begge parter befinne seg permanent i avstand til arbeidsmarkedene og foretrekke langpendling fremfor noen former for flytting overhode. Indirekte vil altså konsumrelatert mobilitetsstrategier kunne lede til langpendling for en eller flere familiemedlemmer.

Tabell 1.3 illustrerer noen hypotetiske flytte-pendle koplinger i husholdninger med to partnere som vil kunne inngå i husholdningers mobilitetsstrategier. Den første

⁴ Figuren er for en stor del basert på Green (2011)

strategien (S1) indikerer hvordan fravær av flytting betinger langpendling for en av partnerne.

Tabell 1.3 Eksempler på flytte-pendle kombinasjoner for husholdning med to partnere

	Migrasjon		Sirkulasjon	
	Partner 1/Partner2	Partner 1	Partner 2	
S1	Ingen	Langpendling	Ingen	
S2	Produksjonsrettet ->	Pending	Langpendling	
S3	Miljø- og familiedrevet ->	Langpendling	Langpendling	

Som en mobilitetsstrategi er den orientert mot ønske om å bli boende for å holde fast ved lokale kulturelle verdier, bo i nærhet av venner og familie, eller av andre årsaker. Strategi nummer to (S2) indikerer hvordan arbeidsflytting kan lede til langpendling for en av partnerne, men ikke den andre. En slik strategi vil kunne være drevet frem av et ønske om å styrke karriere for en av partnerne, ved å komme nærmere en gitt arbeidsplass. Den siste strategien (S3) indikerer en hvordan en flytting drevet av familie- og miljømotiver leder til langpendling for begge parter i familien. En slik strategi vil kunne være knyttet til ønsker om å styrker ens relasjoner med andre familiemedlemmer, eller å få bedre muligheter for å dyrke fritidsaktiviteter.

Tabell 1.3 forutsetter at partnerne har likt flyttemønster og at husholdningen holdes inntakt. Dette behøver imidlertid ikke være tilfelle. "Pendlereskenskap" er en betegnelse som tidvis benyttes for å beskrive husholdninger der en av partnerne flytter fra familien for kortere eller lengre perioder. Forskjellen fra en langpendler-situasjon er at én av partene foretar en regulær flytting, ofte med støtte fra en arbeidsgiver (Barlow 2010). Dermed skapes en omvendt pendlersituasjon der en arbeidstager som nå bor nær arbeidsplassen pendler hjem til familien i helger og ferier.

Hypotetiske koplinger mellom flytting og langpendling

Det er altså gode grunner for å anta at langpendling og flytting er handlinger som på ulikt vis er koplet sammen innenfor samlende "strategier". Det dreier seg imidlertid ikke om noen enkelt årsak - virkning forhold. Ser en dette fra ståstedet til en arbeidstager som vurderer å flytte, kan langpendling for det første fremstå som et *alternativ til å flytte* (tilsvarende situasjon S1 over). Dette gjelder for eksempel dersom vedkommende ikke får jobb i nærmiljøet, men derimot i en tilgrensende kommune. Motivene for å starte med langpendling er først og fremst knyttet til ønske om å få jobb, men samtidig underbygges av et ønske om å beholde samme bolig, venner i nærmiljø, etc. En slik produksjonsrettet langpendling kan tenkes å være en årsak til at flyttefrekvenser dempes eller går tilbake. Tilgang på interessante eller godt betalte jobber vil ha betydning for om en av forsørgerne velger å ta jobb på steder som ligger langt unna eget bosted. Men også et dårlig lokalt boligmarked vil kunne gjøre det vanskelig for folk å bryte opp, og selge hus og eiendom.

På den annen side kan pendling *muliggjøre flytting* lenger vekk fra arbeidsplassen. En kan for eksempel tenke seg at en arbeidstager bosatt i en større by ønsker å flytte til mer landlige omgivelser, men uten noe ønske om å skifte jobb. (Tilsvarende situasjon S3 i tabellen over). Dersom det viser seg å være vanskelig å få arbeid på stedet der vedkommende ønsker å bo vil langpendling være kunne bli en konsekvens. I denne typen tilfeller er det snakk om en miljø- og familiedrevet flytting (konsumrelatert)

som genererer langpendlingen uten at det skjer noe bytte av arbeid. Det er ønsket om bedre bomiljø for en selv og eventuelt familien som driver frem langpendlingen.

Flytting nærmere arbeidsplassen vil også kunne *eliminere tidligere langpendlingsaktiviteter*. Personer som har pendlet lenge kan føle behov for å flytte nærmere arbeidsplassen, enten alene, eller sammen med familien. Men som vist i eksempel S2 over kan en produksjonsrettet flytting for én av partene også tenkes å generere nye pendlinger for andre i en husholdning. I denne typen situasjoner vil husholdninger stilles ovenfor valget om begge skal beholde sine jobber, eller om en av partene skal ”ofre” sin karriere og ta annet arbeid. Tidligere studier har vist at det ofte er kvinner som kommer i den siste kategorien. (Sandow 2011)

En mulig strategi vil være å splitte opp husholdningene ved at en av partene flytter og den andre (eller de øvrige) blir igjen. En slik løsning vil nok i det lange løp ofte kunne oppfattes som belastende for familiemedlemmene. I en slik situasjon vil langpendling kunne fremstå som et kompromiss som gjør det mulig å opprettholde en yrkeskarriere uten å flytte, eller splitte opp familien.

1.3 Problemstilling og forskningsspørsmål

Den teoretiske gjennomgangen ovenfor har fremhevet hvordan flytting og pendling kan anses som elementer i en husholdnings generelle mobilitetsstrategi. Noen ulike drivkrefter for langpendling og flytting på aktørnivå ble diskutert, drevet av ønske om arbeid eller konsumrelaterte motiver.

Analysene og resultatene som legges frem i denne rapporten er ment å gi en bedre forståelse for hvordan flytting og pendling er knyttet sammen, og hvilke typer motiver som er førende for de ulike handlingene. Tanken er at dette kan gi indikasjoner på hva slags type mobilitetsstrategier som ligger til grunn for valg om å flytte og/eller langpendle i norske husholdninger.

Mer bestemt er hensikten:

1. Å undersøke i hvilken grad langpendling kommer i stand eller avvikes som følge av flytteprosesser
2. Å undersøke om det er systematiske demografiske og geografiske forskjeller mellom personer og husholdninger som starter med langpendling gjennom flytting, eller som langpendler på permanent basis
3. Å undersøke ulikheter i motiver for å starte med langpendling gjennom flytting, eller langpendler på permanent basis
4. Å drøfte hvordan variasjoner i motivene kan knyttes til ulike mobilitetsstrategier

1.4 Rapportens oppbygning

Rapporten tar utgangspunkt i data fra den nye ”Bo- og flyttemotiv-undersøkelsen” fra 2008. Det neste kapittelet (2) vil gå nærmere igjennom dette datamaterialet, og sentrale begreper vil bli gjort rede for. Et hovedpoeng med arbeidet i denne rapporten har vært å se på motivasjonen til ulike grupper med langpendlere, og i dette kapitlet vil sentrale ”flytte-pendle typer” bli nærmere beskrevet. Dette er

grupper av langpendlere som har flyttet inn eller ut av en langpendlings situasjon i løpet av de siste syv årene, eller som har blitt boende.

I kapittel 3 fremlegges resultater som angir langpendlingens omfang og utbredelse, sett i sammenheng med typologiene. I det påfølgende kapitlet (4) fremlegges resultater som beskriver mer inngående langpendlernes motiver for å flytte eller bli boende. Resultatene vil til slutt bli diskutert nærmere i kapittel 5 med hovedvekt på å forklare hvordan flytting og pendling kan anses som del av ulike mobilitetsstrategier.

Denne rapporten adresserer altså i første rekke motivgrunnlaget for å pendle eller bli boende. For resultater om omfanget på langpendling og flytting rundt Oslo-området, vises til vedlegg 1.

2 Data og metode

2.1 Data og utvalg

Denne rapporten baserer seg som nevnt i all hovedsak på flyttemotivundersøkelse fra 2008 gjennomført av NIBR og SSB (Sørli, Aure and Langset 2012). Denne undersøkelsen retter seg spesielt mot å fange opp folks motiver for å flytte eller å bli boende. Datainnsamlingen er stratifisert med utvalg rettet mot å sikre representasjon i flere ulike kategorier:

- Kjønn
- Årskull (Syv kohorter)
- Region (24 regioner)
- Nasjonalitet
- Flyttestatus
- Bosted i forhold til oppvekst.

For årskull er det syv alderskohorter med syv års mellomrom som er valgt ut. Dette er personer født i hhv: 1977, 1970, 1963, 1956, 1949, 1942 og 1935. Dette gjør det mulig å sammenligne motiver mellom personer som befinner seg i ulike faser i livet.

Når det gjelder den regionale dimensjonen er det 24 regioner som indikerer tilhørighet langs en sentrum - periferi akse. Denne kan igjen deles i fire hovedområder: 1) de store byene; 2) omland til store byer; 3) Øvrige by- og tettstedsområder; 4) Perifere områder.

Flyttestatus refererer til informantenes flytتهistoriske bakgrunn gjennom siste syv år. Her er følgende grupper definert:

- Tilbakeflyttere: personer som har flyttet tilbake til oppvekstkommunen
- Internflyttere: personer som har flyttet innenfor en av de 24 regionene
- Regionflyttere: personer som har flyttet fra regionen er født i til en annen region.
- Fastboende: personer som aldri har flyttet fra oppvekstkommunen

Undersøkelsen er besvart av 6489 personer. Av disse er 4602 er i arbeid. Totalt har 1524, eller 24 prosent, flyttet over kommunegrensene i løpet av perioden 1999-2006, mens 4843 har bodd på samme stedet.

I tillegg er det gjort bruk av *SSBs flytتهistoriedata* i Norge for perioden 1990-2009. Disse analysene er gjort for å fremskaffe en grundigere analyse av langpendlingen rundt hovedstadsregionen. Kategoriseringer av sentrumsområder og omegnskommuner gjøres i henhold til Juvkam m.fl. (2011). Det fokuseres på pendling inn til sentrumsområdene fra omegnskommuner, landsdel, og øvrige deler av landet. Disse analysene finnes som et eget vedlegg til rapporten (se vedlegg 1).

2.2 Definisjoner og begrepsavklaringer

Flytting og pendling

Flytting forstås her som skifte av bostedskommune i løpet av de siste syv år, dvs i perioden 1999-2006. Pendling benyttes som en betegnelse på rutinemessige reiser som foretas mellom bosted og arbeidsplass (tilsvarende engelsk: ”commuting”). Det finnes ingen enhetlig forståelse eller kriterier for hva som falle innenfor begrepet langpendling. Dette kan omfatte ukependling, der arbeidstagerer bor borte fra hjemmet i perioder og det kan gjøres i tidsavgrensede perioder, for eksempel i overgangene mellom en flytting eller et jobbskifte. I denne rapporten vil vi beskrive langpendling som arbeidsforhold der arbeidsreisen tar *en time eller mer hver vei*. Dette er en grense som tidligere har blitt benyttet (Green, Hogarth and Shackleton 1999; Green 2010). Pendling - eller lokalpendling - benyttes for arbeidsreiser som er kortere enn 1 time hver vei.

Flytte- langpendle typer

Vi vil i denne rapporten gruppere informantene i henhold til deres flytte- og langpendlingsmønster. Datamaterialet gir anledning til å definere fire hovedkategorier⁵:

- *Fastboende langpendling* (Fastboende). Yrkesaktive personer som ikke har flyttet siste syv år, og som har en jobbreise på mer enn 1 time.
- *Flytte til langpendling* (FTL). Yrkesaktive personer som har flyttet siste syv år og etter flytting har fått en jobbreise på mer enn 1 time.
- *Flytte fra langpendling* (FFL). Yrkesaktive personer som har flyttet siste syv år og før flytting hadde en jobbreise på mer enn 1 time.
- *Langpendling til langpendling* (LTL): Yrkesaktive personer som har flyttet siste syv år og som både før og etter flytting har en jobbreise på mer enn 1 time.

Dette er altså en kategorisering av informantene på grunnlag av deres flytte- og pendlingsaktiviteter gjennom syv år. Vi har ikke tatt hensyn til informantenes eventuelle flytte- eller pendleaktiviteter forutfor disse årene. Utvalget er naturlig nok også begrenset til de som har vært i lønnet arbeid gjennom hele perioden.

2.3 Analysemetoder

Analysenivå

Hovedenheten for Bo- og flyttemotivundersøkelsen er enkeltindivider, ikke husholdninger eller familier. Det er de enkelte informantenes motiver vi har informasjon om, og vi kjenner ikke til motivene til andre personer i informantens husholdning. Dette gjør det vanskelig å anlegge et bredere ”familie-perspektiv” på

⁵ En kunne tenke seg muligheten av å analysere fastboende som *begynner med, eller avslutter langpendling* i løpet av syv-års perioden. Dette ville gitt informasjon om den jobbdrevne langpendlingen. Vi har imidlertid ikke opplysninger som gjør dette mulig med utgangspunkt i flyttemotivundersøkelsen.

analysene. I de tilfeller der informanten har en partner, er det imidlertid spurt om dennes arbeidsreiser før og etter en eventuell flytting. Der det er mulig vil disse informasjonene bli hentet inn i analysen.

Merknader til analysen

Vi fokuserer på et begrenset sett med bakgrunnsvariable i analysene som legges frem her, først og fremst kjønn, alder/livsfasen, familietype og utdanning. Utdanning benyttes som en indikator på sosial status.

For enkelhets skyld har vi valgt å se på viktigste motiv for å flytte. Dette kan være misvisende i de tilfeller det er mange og sammensatte motiver.

Datamaterialet belyser motiver for å flytte eller bli boende. Vi har imidlertid lite informasjon om motiv knyttet til valg av arbeid, selv om dette åpenbart også vil være viktig i forbindelse med beslutninger om å starte eller slutte med langpendling. Av denne grunn vil vekten legges på bostedsmessige årsakene til å bli værende eller å flytte.

3 Langpendling og flytting

3.1 Langpendlingens omfang og utbredelse

Langpendlingens omfang

Hvor mange er det som langpendler i Norge? I følge den nasjonale reisevaneundersøkelsen var det i 2009 syv prosent av arbeidsreisene som hadde en varighet på én time eller mer (hver vei) (Vågane, Brechan and Hjorthol 2011). Den gjennomsnittlige reisetiden for alle arbeidstagerne i Norge var på 24 minutter (arbeidsreiser mandag til fredag) (Hjorthol 2012). En nyere undersøkelse av langpendlere langs Intercity-triangelen rundt Oslo fant at andelen lå på mellom 7 og 9 prosent (Engebretsen et al. 2012). Største andeler langpendlere var det i Mossregionen der hele 18 prosent pendler inn til Oslo, selv om de fleste her nok vil ha mindre enn en times reisetid (og dermed falle utenfor det vi her regner som langpendling).

I flyttemotivundersøkelsen er det 385 personer, eller 9 prosent av de yrkesaktive som oppgir å ha mer enn 1 times pendlingsvei (se tabell 3.1). Det er videre 84 prosent som har under en times vei til arbeidet, og 7 prosent som ikke bruker tid på arbeidsreisen, fordi de har hjemmekontor eller arbeidsplassen i direkte tilknytning til boligen⁶.

Tabell 3.1 Pendlerandeler (2006). Prosent

	N	Prosent	Kum. Pros
Ingen reisetid	317	7	7
Lokalpendler	3679	84	9
Langpendler	385	9	100
Total (alle yrkesaktive)	4381	10	

Tabell 3.2 Pendler og flyttestatus 1999-2006. Prosent

	Ingen arbeidsreise	Lokalpendler	Langpendler
Flytter	19	24	30
Bofast	81	76	70
Totalt	100	100	100

De som langpendler har noe høyere flytteaktivitet enn de øvrige yrkesaktive. Nær 30 prosent av langpendlerne har flyttet i løpet av de siste syv årene, mens tilsvarende tall for lokalpendlerne er 24 prosent (tabell 3.2). Gruppen som ikke benytter tid til arbeidsreise har flyttet betydelig mindre enn noen av de øvrige gruppene. Her finner en mange med arbeid innenfor jord- og skogbruk.

⁶ Spørsmål om informanten hadde en hjemmekontorordning gikk bare til de som hadde 0 minutter reisetid. Vi vet derfor ikke i hvilken grad langpendlerne benyttet hjemmekontor deler av arbeidsuken.

Langpendlingens demografi

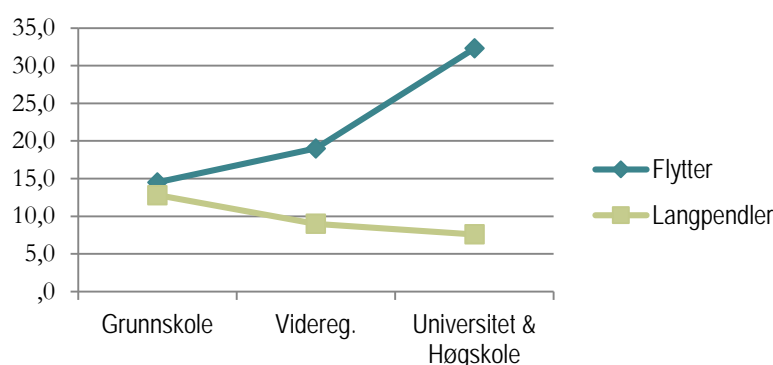
I gruppen med langpendlere er det en betydelig overvekt med menn (tabell 3.3). Mens 11 prosent av mennene langpendler, gjelder dette for 7 prosent av kvinnene. Forskjellene er i tråd med hva tidligere studier har funnet (Engebretsen et al. 2012; Frändberg and Vilhelmson 2011; Hjorthol 2008; Sandow and Westin 2010). Det er også en større andel menn som jobber hjemme, eller har arbeidsstedet i umiddelbar nærhet til bostedet.

Andelen som langpendler er temmelig stabil for de ulike alderskategoriene. Lokalpendlingen er imidlertid mindre vanlig for de eldre aldersklassene, mens andelen som jobber hjemme, eller har arbeidsplass i nærhet til hjemmet, øker med alderen. Som vi skal se senere er det ulike motiver som understøtter langpendlingen i alderskohortene.

Ser vi på utdanningsnivå går flytting og pendling i litt ulike retninger (figur 3.1). For mens flytting tiltar med høyere utdanning, viser langpendlingen en motsatt tendens. Blant de med universitets- og høyskoleutdanning har nær hver tredje person flyttet i perioden, noe som er dobbelt så høyt som for de med utdanning på grunnskolenivå.

Tabell 3.3 Pendlingsomfang og kjønn. Prosent

	Ingen reise	Lokalpendler	Langpendler	Total
Mann	9	80	11	100
Kvinne	5	88	7	100
Totalt	7	84	9	100



Figur 3.1 Flytting og langpendling etter utdanningsnivå 1999-2006. Prosent

Kun 12 prosent av de med høyeste utdanning langpendler, mens dette gjøres av 20 prosent av de med grunnskolenivå. Dette indikerer at folk med høyere utdanning generelt er tilbøyelig til å foreta permanente flyttinger, mens folk med lavere utdanning oftere velger en mobilitetsstrategi med lengre daglige "sirkulasjoner" mellom arbeid og bolig.

Om en utvider perspektivet til også å se på samboere og ektefellers jobbreise, finner en at det er en større gruppe enn den enkelte pendler som påvirkes av pendlertilværelsen. Blant alle yrkesaktive var det 85 prosent som bodde sammen med en yrkesaktiv ektefelle eller partner. Blant de langpendlerne var det 25 prosent som hadde en partner eller ektefelle som også gjorde dette; blant de som ikke langpendlet

var det i seks prosent som hadde en samboer/ektefelle som gjorde dette (se tabell 3.5). Totalt sett var det omlag 20 prosent av de yrkesaktive som enten langpendlet selv, eller hadde en samboer/partner som gjorde dette.

Tabell 3.4 Pendlingsomfang og alderskategorier. Prosent***

	Alder			Totalt
	17-36	37-56	57-80	
Ingen reisetid	6	8	14	8
Lokalpendler	86	84	77	78
Langpendler	9	9	9	14
	100	100	100	100

*** p<0.001

Tabell 3.5 Informantenes reisetid til jobben og ektefelle/partners reisetid. Prosent ***

Egen reisetid	Ektefelle/partners reisetid			Total
	Ingen reisetid	Lokalpendler	Langpendler	
Ingen reisetid	30	64	6	100
Lokalpendler	4	90	6	100
Langpendler	2	73	26	100
Totalt	6	87	7	100

*** P < 0.001

Langpendlingens geografi

Mye av langpendlingen er knyttet til omlandet omkring de store byene (se også appendix 1). Som vist i tabell 3.6 foregår godt og vel 14 prosent av all langpendlingen med utgangspunkt i storbyomlandet og 8 prosent i små og mellomstore byregioner. Lokalpendlingen er mest utbredt i de store byene mens hjemmearbeid, eller arbeid i tilknytning til hjemmet, er vanligst i perifere regioner.

Det fremgår av tabell 3.6 at det er betydelig større andeler langpendling rundt byene. Samtidig ser vi at dette bildet ikke er helt entydig; det er fortsatt en betydelig andel langpendlere også blant de som bor i storbyer og andre områder av landet.

Tabell 3.6 Pendlingstyper og bosted (2006). Prosent ***

	Storbyer	Storby-omland	Mellomstore og små byregioner	Periferi
Ingen reisetid	5	7	8	12
Lokalpendler	89	78	85	81
Langpendler	6	14	8	8
Totalt	100	100	100	100

*** P < 0.001

3.2 Langpendling og flytting

Reisetid til arbeidet før og etter flytting

Man kunne kanskje tenke seg at folk flest ville flytte slik at de etter hvert fikk stadig kortere reisetid til arbeidet. Slik er det imidlertid ikke. Årsaken er selvfølgelig at det er en lang rekke andre faktorer enn tid benyttet til arbeidsreise som spiller inn når folk bestemmer seg for å flytte. Som nevnt innledningsvis vil flytting også kunne drives frem av ønsker om bedre/billigere bolig, skifte av miljø eller ønsker om å komme nærmere familie/venner.

I flyttemotivundersøkelsen er det mulig å se i hvilken grad flyttingene har påvirket arbeidsreisens varighet. Totalt er det andelene som får lengre og kortere pendlingstid etter flytting omtrent like store. Ser en nærmere på hvem som har fått kortere og lengre reisetid fremkommer interessante forskjeller, blant annet relatert til utdannelsesnivå. Det fremgår av tabell 3.7 at det er de med lavere utdanning som har fått en innsparing i tid brukt til arbeidsreiser, mens de med høyere utdanning generelt har fått lengre reise til arbeidet.

Årsaken er trolig at jo mer spesialisert utdanning informantene har, jo vanskeligere er det å finne ønsket arbeid i nærmiljøet. Det er også sannsynlig at mange høyt utdannede er mer karriereorienterte og dermed mer selektive i valget av arbeidsplasser enn de med lavere utdanning.

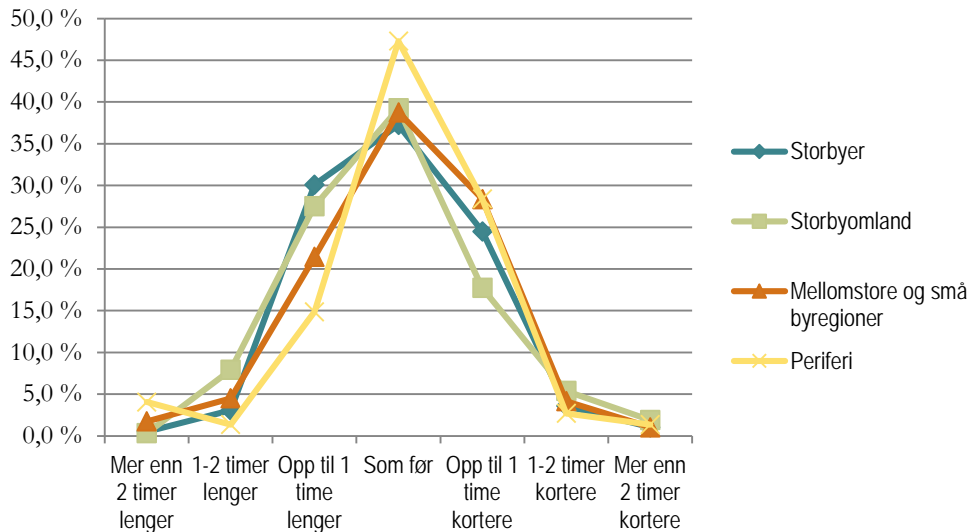
Tabell 3.7. Endringer i reisetid som følge av flytting og utdannelsesnivå. Prosent. *

	Mer enn 2 timer lenger	1-2 timer lenger	Opp til 1 time lenger	Som før	Opp til 1 time kortere	1-2 timer kortere	Mer enn 2 timer kortere	Total
Grunnskole	3	11	16	40	29	6	3	100
Videregående skole.	1	5	24	40	24	6	2	100
Universitet & Høgsk.	2	5	30	32	26	5	1	100

* $p < 0.05$

Tabell. 3.8. Egen reisetid og partners reisetid etter flytting. Prosent

	Partner			Total
	Lengre arbeids-reise	Som før	Kortere arbeids-reise	
Lengre tid til arbeidsreise	48	30	22	100
Som før	23	58	20	100
Kortere tid til arbeidsreise	26	30	44	100
Total	33	41	27	100



Figur 3.2. Tidsgevinst etter flytting og regiontype (etter flytting).

Det er særlig personer som har flyttet til storbyer og storbyomlandet som har fått lengre arbeidsreise etter flyttingen, mens personer som har flyttet til periferi-områder, mellomstore og små byregioner stort sett har beholdt samme reisetid (se figur 3.2). Dette tyder på at det er flyttinger til storbyomlandet og byområdene som har generert ny langpendling, ikke flytting til periferi-områder.

Flytte-pendle typer

Som nevnt innledningsvis kan en etablere et analytisk skille mellom langpendlere ut i fra deres flytteaktiviteter. Noen hovedkategorier ble tidligere skissert: Fastboende som langpendler (Fastboende langpendler - FBL); personer som har flyttet *inn* i en langpendlingssituasjon (Flytting til langpendling - FTL); personer som har flyttet *ut* av en langpendlingssituasjon (Flytting fra langpendling - FFL), og; personer som langpendler både før og etter en flytting (Langpendling til langpendling - LTL). Dette er altså dynamiske kategorier basert på informantenes flytte- og pendlingsatferd over en syvårs periode.

Tabell 3.9 angir hvordan disse gruppene fordeler seg i Bo- og flyttemotivundersøkelsen. Omlag 70 prosent av dagens langpendlere er fastboende, dvs de har ikke flyttet i perioden 1999-2006. Ca 16 prosent av langpendlerne har flyttet *inn* i en pendlersituasjon i løpet av perioden (FTL), og omtrent like mange har flyttet *ut* av en pendlersituasjon (FFL). Hele 12 prosent av langpendlerne har flyttet i perioden uten at dette hadde gjort at pendlingstiden ble kortere enn 1 time (LTL).

Tabell 3.9. Flytte-pendle kategorier. Prosent

Langpendler type	Prosent av flyttere (N=1094)	Prosent av langpendlere (N=385)	N
Fastboende langpendlere (FBL)	-	70	270
Flytte til langpendling (FTL)	6	16	62
Langpendling til langpendling (LTL)	4	12	47
Flyttet fra langpendling (FFL)	4	-	65
Øvrige	86,5	3	645

Tabell 3.10 Flytte-pendle kategorier etter alder. Prosent.

	Alder			Totalt
	17-36	37-56	57-80	
Fastboende langpendler (FBL)	34	58	8	100
Flytte til langpendling (FTL)	45	47	8	100
Langpendling til langpendling (LTL)	54	41	5	100
Flyttet fra langpendling (FFL)	54	40	6	100

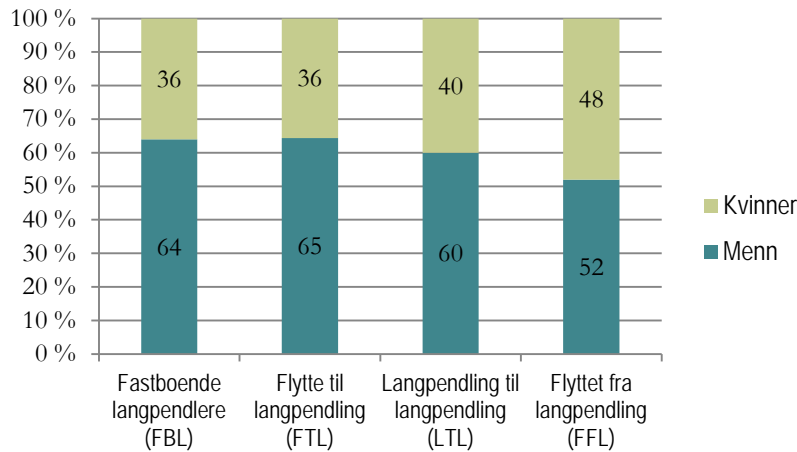
Det var ingen som hadde gått direkte fra en langpendlingssituasjon til arbeid hjemmefra. Det var imidlertid drøyt to prosent av flytterne (28 personer) som hadde eliminert sin arbeidsreise gjennom hjemmekontor, eller arbeid ved eget bosted. Enda færre (11 personer) hadde gått motsatt vei, og avsluttet arbeid i eget hjem (eller i nærheten av dette) til fordel for pendling, men heller ingen av disse hadde startet med langpendling.

Aldersmessig er det flere eldre i gruppen med fastboende pendlere. Å flytte inn i en pendlingssituasjon er imidlertid like vanlig blant de yngste (17-36 år) som de middelaldrende (37-56 år). Det er en overvekt av unge i kategorien som har flyttet ut av en langpendlingssituasjon. Dette tyder på at mange i en etableringssituasjon har flyttet nærmere arbeidsplassen og på den måten lagt langpendlingen bak seg.

Det er også ulikheter i flytte-pendle typene når det gjelder utdanningsnivå. Generelt har de "mobile" pendlerne, dvs de som har gjennomført flytting i syv-årsperioden, høyere utdanning enn de som har vært fastboende. Dette faller sammen med at flytting generelt er vanligere for høyt utdannede, som vist ovenfor. Mens over halvparten av de som har flyttet inn i en pendlingssituasjon har universitets/høyskoleutdanning, gjelder dette for kun hver tredje fastboende langpendler.

Tabell 3.11 Flytte-pendle kategorier etter utdanningsnivå (2005). Prosent

	Grunnskole	Videregående	U&H	Total
Fastboende langpendlere (FBL)	12	58	30	100
Flytte til langpendling (FTL)	9	41	51	100
Langpendling til langpendling (LTL)	7	52	41	100
Flyttet fra langpendling (FFL)	2	48	51	100



Figur 3.3. Flytte-pendle kategorier fordelt etter kjønn. Prosent.

Flytting til langpendling er altså et fenomen som særlig gjør seg gjeldende hos middelaldrende personer med høyere utdanning. Dette indikerer at langpendlerne, som tradisjonelt har hatt lavere utdanning, nå ser ut til å få et større innslag av høyt utdannede personer.

Langpendlingen er som nevnt over ikke likt fordelt mellom kvinner og menn. Forskjellene er spesielt store for de som har flyttet inn i en langpendlingssituasjon, der over 60 prosent er menn (figur 3.3). For de fastboende pendlerne er kjønnsforskjellene marginale. Dette kan tyde på at det er mange menn gjør dette før eller etter en familieetablering, eller som en del av en løsning der en etablerer et sekundært bosted borte fra familien.

Flyttemotivundersøkelsen gir informasjon om hvor de ulike flyttingene har funnet sted, men ikke om arbeidsplassenes lokalisering. Vi kan derfor ikke si noe sikkert om pendlingsstrømmene. Vi kjenner likevel langpendlernes bosted og flyttemønster. Som vist i tabell 3.12 nedenfor er storbyområdet flyttemålet for nær halvparten av de som har gått inn i en langpendlingssituasjon i perioden. For de som har flyttet ut av en pendlingssituasjon har godt og vel en tredjedel flyttet til storbyer, og like mange til storbyområdet. Det fremgår dermed at selv om det er storbyområdet som huser flest langpendlere, er det også mye langpendling i andre deler av landet.

Langpendling kan komme i stand som følge av omorganiseringer i husholdet. I dette materialet var det over 47 prosent av husholdningene som hadde endret seg i forbindelse med flyttingen, uavhengig av aldersmessige forandringer. For de som hadde flyttet til langpendling var det over 60 prosent som oppga at husholdningene hadde endret seg.

Tabell 3.12 Boområde (2006) og regiontype. Prosent

	Storbyer	Storby- omland	Mellomstore og små byregioner	Periferi	Totalt
Fastboende langpendlere (FBL)	23	31	34	12	100
Flytte til langpendling (FTL)	17	47	31	6	100
Langpendling til langpendling (LTL)	15	44	28	14	100
Flyttet fra langpendling (FFL)	32	37	25	6	100

4 Langpendleres flytte- og bomotiv

Langpendling innebærer i mange tilfeller omkostninger for de involverte. Et interessant spørsmål er derfor hva det er som gjør at noen etablerer dette som en permanent løsning for seg og sin familie, og hvorfor noen flytter *inn* i en slik situasjon. I dette kapitlet skal vi se nærmere på årsakene til at mange velger langpendling som en mobilitetsstrategi, før vi går litt dypere inn i motivene for de fastboende og de flyttende langpendlerne.

4.1 Hvorfor flytte til langpendling?

Som det fremgår av tabell 4.1 er det i første rekke familierelaterte årsaker som er viktigste motiv til flytting inn i en langpendlingssituasjon. Bolig, sted/miljø og jobb har også betydning, men samlet sett spiller disse forholdene en mindre rolle enn familiemotivene. Sett i forhold til alle som har flyttet, er andelene som fremhever familierelaterte årsaker 11 prosentpoeng høyere blant langpendlerne. Det er likevel verdt å merke seg at hele 12 prosent hevder det ligger flere årsaker til grunn som alle er like viktige.

Tabell 4.1 Langpendleres viktigste motiver for å flytte. Prosent.

Langpendler type	Flytteårsak						N
	Helse	Sted & Miljø	Bolig	Familie	Utdanning	Jobb	
Flytte til langpendling (FTL)	5	40	39	55	6	29	62
Langpendling til langpendling (LTL)	2	45	43	40	2	26	47
Flyttet fra langpendling (FFL)	6	39	40	35	5	29	65
Alle flyttere	8	40	42	43	8	32	1522

Jobb er også en viktigere årsak for de som flytter til langpendling enn for øvrige flyttere. Dette kan tyde på at arbeidsforhold hos partner kan være en pådriver. I de aller fleste tilfellene der arbeid spilte inn var dette noe en selv hadde kontroll over.

For de som flytter *ut* av en langpendlingssituasjon (FFL) er jobbmessige årsaker viktig. For flertallet (62%) dreide det seg om å flytte nærmere den samme arbeidsplassen en hadde før flytting. Dette kan tyde på at en del personer i denne kategorien har flyttet ut av en langpendlings-situasjon for å få kortere pendlingsvei. Her vil en også muligens finne enkelte som har flyttet vekk fra familien for en periode fordi jobben krever større nærvær over en periode (såkalte ”pendlerrekteskap”). Den presise tallfestingen av slike ordninger er imidlertid ikke mulig å angi, men vi ser at det har vært endringer i nær halvparten av husholdningene som er i denne kategorien. De som flytter fra én langpendlings-situasjon videre til en annen (LTL) er i første rekke motivert av bolig og familie.

Flyttemotivundersøkelsen rommer underliggende spørsmål som gir anledning til å vurdere disse hovedmotivene på mer detaljert nivå. Med antallet informanter i langpendlerkategoriene er for tynt til å gi noen robuste svar på dette.

4.2 Hvorfor bli boende til tross for langpendling?

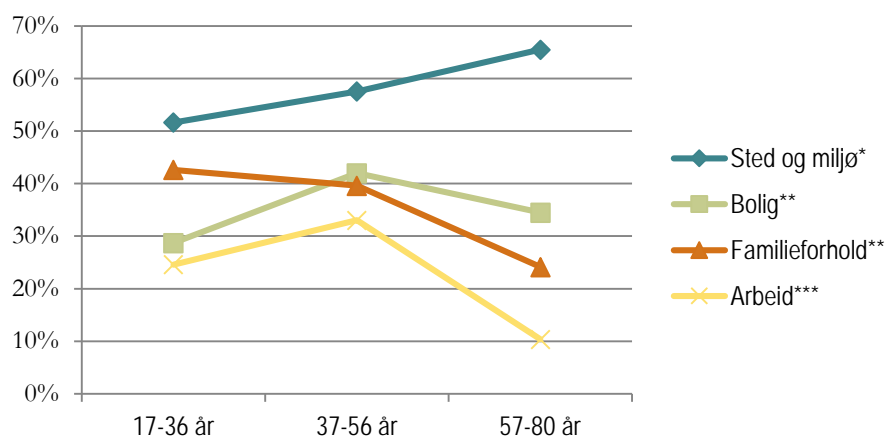
Hva er så årsakene til at noen velger å bli boende, til tross for en lang arbeidsreise? Blant de som har valgt en tilværelse med langpendling fremfor flytting (FBL) er sted og miljø hovedmotivet, som det også er for fastboende med kortere arbeidsreiser. Familie og bolig følger etter som sekundære årsaker med omtrent like stor betydning. Forskjellen mellom fastboende langpendlere og lokalpendlere ligger i at førstnevnte gruppe i mindre grad er motivert av jobbsituasjonen for å bli boende, men noe mer av sted/miljø og bolig. For menn er sted og miljø, samt bolig viktigste faktorer, men for kvinner er familie et like viktig som sted og miljø (tabell 4.2).

Tabell 4.2 Fastboende langpendlere motiver for ikke å flytte, etter kjønn Prosent

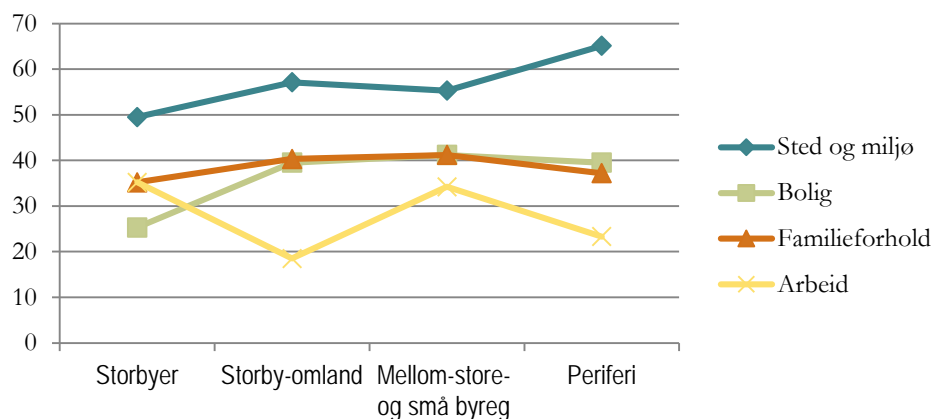
Fastboende langpendlere	Helse	Sted & Miljø	Bolig	Familie	Utdanning	Jobb	Annet
Menn	2,3	57,1	36,1	31,2	1,0	24,8	17,7
Kvinner	2,5	50,9	31,4	50,4	1,3	32,7	15,1
Alle	2	55	35	38	1	28	16

Vektleggingen av familie for å bli boende er sterkest for de yngste årskullene, men får mindre betydning med alderen (figur 4.1). Sted og miljø vektlegges imidlertid sterkere etter hvert som pendlerne blir eldre. Arbeid og bolig øker frem til alderen 37-56 år, for deretter å avta i betydning.

Det er også enkelte regionale skiller mellom hvordan de fastboende langpendlerne begrunner sin bofasthet (figur 4.2). Generelt er sted og miljø viktigere i de perifere strøk, mens arbeid er viktigere for langpendlerne som bor i (store og små) byer. Bolig er minst viktig for langpendlerne i storbyene, mens familiemotivene er omtrent like sterke innenfor alle regionene.



Figur 4.1 Fastboende langpendleres årsaker til ikke å flytte etter alder. Prosent



Figur 4.2 Fastboende langpendleres viktigste motiver for å bli boende etter regionstype. Prosent

4.2.1 Sted og miljø

Som vi så over er sted/miljø, familie og bolig motivene som oftest ble fremhevet av langpendlerne⁷. For underliggende forhold tilknyttet sted og miljø er det særlig det sosiale miljøet som anses som viktig, sammen med følelsesmessig tilhørighet (tabell 4.3). I denne sammenheng fremheves spesielt at det er miljøet er trygt, at det er lett å bli akseptert og at man har god kontakt med folk i nabolaget. Ser en på de fysiske forholdene er det kort avstand til venner og familie som fremheves av alle pendlerne. Sett i forhold til de med kortere reise til jobben, er det få langpendlere som fremhever betydning av godt kollektivtilbud som et motiv for å bo der de bor.

Tabell 4.3 Pendlerstatus og motiver for å bli boende knyttet til sted og miljø. Prosent.

	God tilgang på varer og tjenester	Korte reiseavstander eller gode kom.	Fysiske forhold	Det sosiale miljøet	Følelsesmessig tilhørighet
Fastboende langpendlere	40	40	51	58	83
Fastboende lokalpendlere	46	52	54	62	84

Tabell 4.4 Fastboende langpendleres årsaker til å bli boende knyttet til sted og miljø og kjønn. Prosent

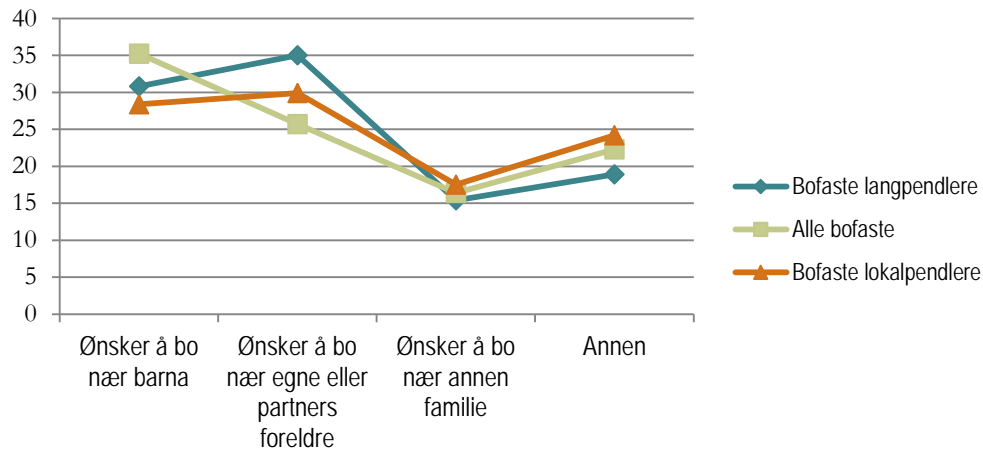
	Tilgang til varer og tjenester	Korte reiseavstander eller gode kommunikasjons.*	Fysiske forhold ved strøket, nærmiljøet eller bostedet	Det sosiale miljøet	Følelsesmessig tilhørighet
Menn	38	35	47	61	82
Kvinner	39	44	54	52	84
Totalt	43	42	55	67	76

Kvinnelige langpendlere legger imidlertid mer vekt på fysiske forhold ved nærmiljøet og oppgir oftere en følelsesmessig tilhørighet (tabell 4.4). Menn angir oftere det sosiale miljøet.

⁷ Dette stemmer godt overens med hva som fremkom i studien av pendlere innenfor Intercity triangelet rundt Oslofjorden (Engebretsen et al. 2012)

4.2.2 Familierelaterte motiver

Når det gjelder de familierelaterte forholdene er det et mer fremtredende motiv blant de fastboende langpendlerne å bo i nærheten av egne eller partners foreldre, enn for øvrige pendlere (Se figur 4.3). For kvinner er familieforhold et viktigere motiv for å bli boende, men for menn er forhold knyttet til sted og miljø mest tungtveiende.

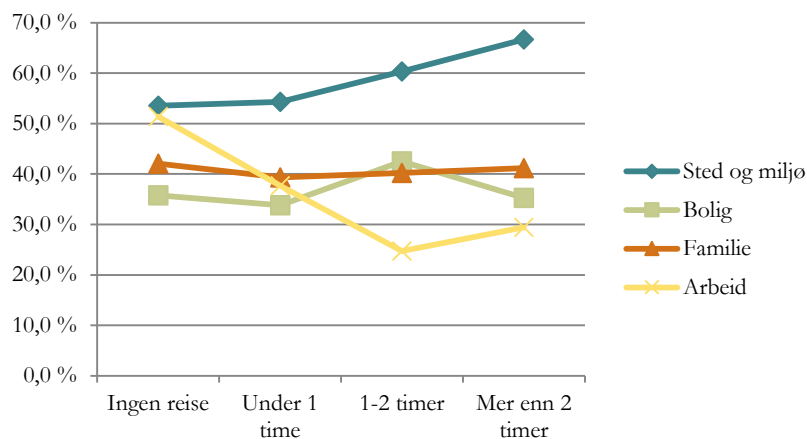


Figur 4.3 Fastboende langpendleres og øvrige fastboendes familierelaterte motiver for å bli boende. Detaljert nivå. Prosent

4.3 Ekstreme langpendleres bomotiver

Ovenfor har vi kun sett på bomotiver for lokalreisende og langpendlere med en reisetid på over 1 time. Et interessant spørsmål er om en finner en endringer i gruppen som har særlig lange pendlingsvei. Vi har derfor sett nærmere på en gruppe med ”ekstrempendlere”, dvs bofaste langpendler med opp til 2 timer reise hver vei.

For langpendlere - og spesielt ekstrempendlerne- er den følelsesmessige tilknytningen og det fysiske miljøet svært viktig. Som vist i figur 4.4 er det en tydelig trend at betydningen av sted og miljø øker jo lengre pendlingsveien er, mens arbeidsmotivene avtar i styrke. Familierelaterte motiver for å bli boende er tilsynelatende uavhengig pendlingsavstanden.



Figur 4.4 Motiver for ikke å flytte og pendlingstid. Prosent

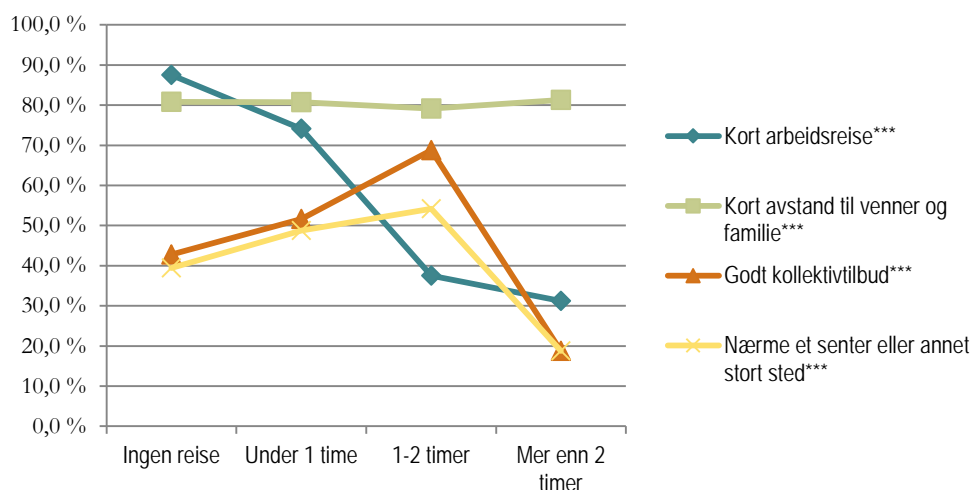
Tabell 4.5 Pendlingstid (én vei) og motiver for å bli boende. Prosent.

	Ingen reise	Under 1 time	1-2 timer	Mer enn 2 timer	Totalt
God tilgang til varer og tjenester*	50	50	41	34	49
Korte reiseavstander eller gode kom muligheter***	59	52	31	34	54
Fysiske forhold ved strøket, nærmiljø, bosted***	56	60	50	66	58
Det sosiale miljøet*	69	66	61	60	67
Følelsesmessig tilhørighet***	80	78	71	78	79

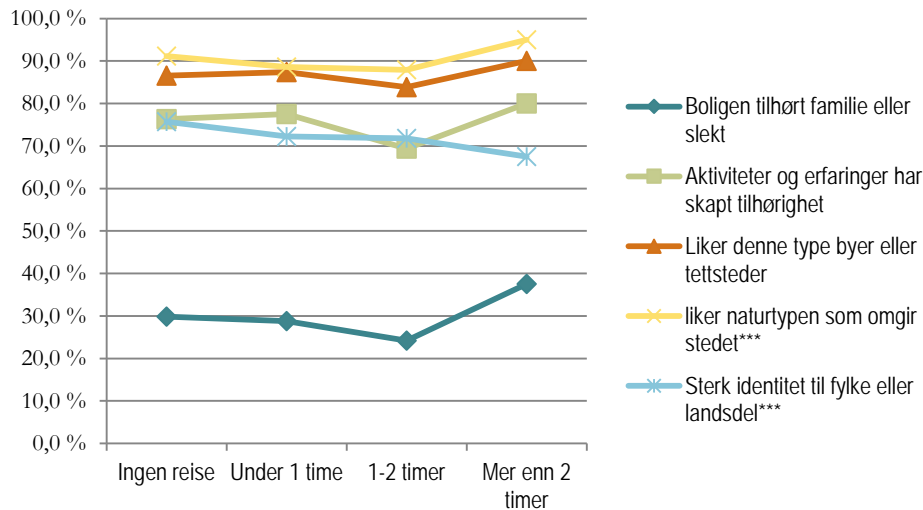
Korte reiseavstander og gode kommunikasjoner er generelt et mindre viktig bo-motiv for langpendlerne enn de med kortere vei til jobben. Litt mer overraskende at det sosiale miljøet synker i viktighet mens det fysiske miljøet og den følelsesmessige tilhørigheten blir viktigere.

Svarkategoriene for å bli boende kan brytes ytterligere ned på undermotiver, og en finner da flere interessante variasjoner mellom gruppene med kort, lang og svært lang pendlingstid. Ser vi på *reiseavstander* og *kommunikasjoner* er det naturlig nok slik at betydningen av kort arbeidsreise synker for langpendlerne. Samtidig ser vi av figur 4.5 at et godt kollektivtilbud er den viktig for pendlere opptil en viss grense. Dette kan skyldes at andre typer transport spiller inn eller at andre verdier er viktigere.

Den *følelsesmessige tilhørigheten* er et viktig bo-motiv for mange i utvalget. Som vist i figur 4.6 er det ikke tilknytningen til landsdel eller fylke som er avgjørende for de med lang pendlingsvei. Det anses som viktigere at boligen har tilhørt slekten/familien, eller at en har en erfaringsmessig bakgrunn som knytter en til stedet. Naturen på stedet har også stor betydning for de som pendler svært langt.



Figur 4.5 Motiver for ikke å flytte og pendlingstid. Reiseavstand og kommunikasjon. Prosent



Figur 4.6 Motiver for ikke å flytte og pendlingstid. Følelsesmessig tilhørighet. Prosent

Gjennomgangen at ekstrempendlerne viser at disse generelt har sterkere motiver for sitt bostedsvalg, enn de med kortere reise til jobben. Høye verdier på flere sverdimensjoner tyder på at disse er mer bevisst sine valg for å bli boende enn langpendlere med kortere reisetid. Fordelingene indikerer at for ekstrempendlerne veier forhold knyttet til livskvalitet, familie og tradisjoner tyngre enn nærhet til arbeidsplassen. Her ser en muligens konturene av langpendling som en del av en mobilitetsstrategi drevet fram av andre verdier enn det en finner hos personer som velger bosted nærmere jobben.

5 Langpendling som mobilitetsstrategi

Flytting og langpendling kan anses som ulike elementer i personer og husholdningers mobilitetsstrategier. I denne rapporten har vi forsøkt å gi et innblikk i hvordan disse to mobilitetsformene tas i bruk sammen, eller enkeltvis. Bo- og flyttemotivdata fra 1999-2006 har blitt benyttet for å belyse årsakene til at noen velger langpendling fremfor flytting, hvorfor noen velger å flytte inn i en langpendlingssituasjon, eller hvorfor noen velger å avvike denne.

Langpendling har tradisjonelt vært vanligst for personer med lavere utdanning bosatt i omlandet utenfor de store byene. Viktige årsaker til dette har vært at høye boligpriser i sentrale strøk har presset lavtlønnede ut til områder med lavere boligpriser, samt dårlige lokale arbeidsmarkeder utenfor de store byene. Flytting har på sin side vært mer vanlig blant de med høyere utdanning, muligens fordi dette har vært nødvendig for å komme i gang med en karriere eller for å få en jobb som passer yrke/utdanning. Disse forskjellene er fremdeles synbare. Analysene som er gjort av bo- og flyttemotivundersøkelsen i denne rapporten indikerer imidlertid noen nye og interessante utviklingstrekk.

Som vist er det en betydelig gruppe med arbeidstakere som starter å langpendle i kjølvannet av en flytting (flytte- til langpendling). Gruppen er interessant blant annet fordi den representerer en litt annen type langpendlere enn de fastboende langpendlerne. Den er dominert av yngre og middelaldrende personer med høyere utdanning, og det er en overvekt med menn. Halvparten har flyttet til storbyomlandet, mens vel 30 prosent til små- og mellomstore byområder.

Det er flere og sammensatte motiver som ligger til grunn for at folk går inn i en situasjon som medfører lengre reise til jobben. I forhold til andre flyttere har vi sett at familierelaterte motiver er særlig viktige for de som flytter til langpendling. I denne kategorien finner en trolig mange ”tilbakeflyttere”, dvs personer som flytter tilbake til området der de selv vokste opp. Mange angir dessuten jobb som en viktig årsak, noe som kan tyde på at flyttingen har vært drevet frem av ektefelle eller partners ønske om å komme nærmere sin jobb.

Samlet sett tyder dette på at langpendling fremstår som en alternativ strategi – særlig blant høyt utdannede - for å kombinere familieforhold med nærhet til familie og lokalmiljø. I hvilken grad en slik strategi er i fremmarsj kan være vanskelig å si, men den har i hvert fall mest utbredt blant de yngre årskullene i perioden 1999-2006, og spesielt de med høyere utdanning. Det viser hvordan mer ”konsumrettet flytting” i en del tilfeller leder til langpendlingssituasjoner.

For fastboende langpendlere er motivasjonen for å bli boende temmelig lik øvrige fastboende, med sted og miljø som det viktigste motivet. Betydningen av sted og miljø ser imidlertid ut til å stige i takt med pendlingsavstanden, mens jobbmessige årsaker mindre betydning. For ekstrempendlere, dvs personer med mer enn to timers reisetid hver vei er forhold knyttet til aktivitetsbasert stedstilhørighet, og nærhet til natur og familie særlig viktig. Når det gjelder de familiemessige forholdene er det for

fastboende pendlere sterkere motiv om å bo i nærheten av egne eller partners foreldre. Yngre fastboende pendlere tenderer dessuten til å fremheve familie som viktigere enn miljø og bosted. Her ser vi muligens konturene av en mobilitetsstrategi der yngre arbeidstakere velger en permanent langpendlingssituasjon motiveres av forhold knyttet til familie og (dernest) sted og nærmiljø. I denne gruppen vil en naturligvis også finne folk som tidligere enn 1999 har foretatt tilbakeflyttinger sammen med folk som har langpendlet i enda lengre perioder.

En tredje gruppe har beveget seg vekk fra langpendling for å jobbe nærmere arbeidsplassen. For flertallet dreide det seg om å flytte nærmere den samme arbeidsplassen som en hadde før flytting.

6 Konklusjon: Flytte fremfor langpendling?

Innledningsvis ble det fremhevet at langpendlingen øker, samtidig med at såkalte ”konsumorienterte” årsaker til flytting vinner frem. Samlet sett tyder dette på at langpendling fremstår som en stadig viktigere del av norske husholdningers mobilitetsstrategi, men av flere årsaker enn bare mangel på lokale arbeidsplasser.

Analysene viser at det likevel blir litt for enkelt å hevde at langpendling vokser frem som en erstatning for flytting. Grunnen er for det første at mange velger å flytte inn i situasjoner som initierer langpendling for én eller flere familiemedlemmer. I slike situasjoner vil som oftest mange ulike motiver spille inn, selv om familiemotiver har vist seg å være spesielt viktige. Denne typen ”konsumrelatert” flytting driver frem nye former for langpendling. Etablering av veier, kollektivtransporter og annen infrastruktur muliggjør å velge bosted mer uavhengig av arbeidssted. Det samme gjør fremvekst av større arbeidsordninger med større fleksibilitet innenfor privat og offentlig sektor. For det andre er det slik at en og samme flytting ofte vil påvirke mer enn én arbeidstaker. I mange tilfeller vil dette medføre at lengre arbeidsreiser både elimineres og genereres.

Dessuten er det slik at mye langpendling vokser frem som et selvstendig alternativ uten at flytting noen gang har vært aktuelt. Mulighetene for å langpendle åpner opp nye arbeidsmarkeder og mange tar jobber i andre byer og landsdeler uten å ha noen tanker om å flytte. Arbeid hjemmefra noen dager i uken er blitt vanlig i mange yrker og mange synes å akseptere lengre arbeidsreiser. I perioden 1999-2006 var det særlig personer med høyere utdanning som fikk lengre reisetid, mens de med lavere utdanning fikk kortere. Samlet sett indikerer dette at langpendling vokser frem i større grad blant grupper med høyere utdanning.

Langpendlingen i Norge som har vokst frem i samspillet mellom de muligheter som infrastruktur og transporttilbudet tilbyr, og de ønsker folk har for jobbmessige karrierer, et godt familieliv og en meningsfylt fritid. Det er imidlertid ikke gitt at de som i dag langpendler hadde flyttet dersom infrastrukturen hadde vært fraværende, eller dårligere utbygd. Som vi har sett er tilknytning til lokalmiljøet svært viktig for de fleste langpendlerne, og mange hadde nok trolig heller søkt arbeid i lokalmiljøet dersom pendlingsmulighetene hadde vært dårligere.

Dermed er det antagelig mer riktig å si at langpendling er med på å endre på flyttingens innhold, enn å erstatte den. Langpendling muliggjør flytting av flere ulike årsaker, på samme måte som den muliggjør opprettholdelse av arbeidsrelasjoner over større geografiske avstander. For privatpersoner og familier blir langpendlingen stadig oftere en del av husholdningenes mobilitetsstrategier, rettet mot å finne løsninger som alle i familien kan leve med.

7 Referanser

- Aure, Marit, Bjørg Langset, and Kjetil Sørli. 2011. "Flyttemotiver og bostedsvalg." *Plan* 5:42-48.
- Barlow, David. 2010. "Reality in the Workplace: Long-distance Commuting." *Mobility Magazine* (December):<http://www.worldwideerc.org/Resources/MOBILITYarticles/Pages/1210-Barlow.aspx>.
- Boase, Jeffrey. 2008. "Personal networks and the personal communication system. Using multiple media to connect." *Information, Communication and Society* 11(4):490-508.
- Chen, Wenhong, and Barry Wellman. 2010. "Net and Jet." *Information, Communication & Society* 12(4):525-47.
- Eliasson, K., U. Lindgren, and O. Westerlund. 2003. "Geographical labour mobility: migration or commuting?" *Regional Studies* 37(8):827-37.
- Engebretsen, Øystein, Liva Vågane, Inge Brechan, and Anne Gjerdåker. 2012. "Langpendling innenfor intercitytriangelet." Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Faulconbridge, James R., and Jonathan V. Beaverstock. 2010. "Geographies of interpersonal business travel in the professional service economy." Pp. 87-101 in *Mobility and Technology in the Workplace*, edited by D. Hislop. London: Routledge.
- Frändberg, Lotta, and Bertil Vilhelmson. 2011. "More or less travel: personal mobility trends in the Swedish population focusing gender and cohort." *Journal of Transport Geography* 19:1235-44.
- Frønes, Ivar, and Ragnhild Brusdal. 2010. "Livsløp, generasjoner og sosial endring." Pp. 393-412 in *Det norske samfunn*, edited by L. Kjølørød I. Frønes. Oslo: Gyldendal
- Giddens, Anthony. 1991. *Modernity and self-identity*. Cambridge: Polity Press.
- Green, A. E., T. Hogarth, and R.E. Shackleton. 1999. "Longer Distance Commuting as a Substitute for Migration in Britain: A review of Trends, Issues and Implications." *International Journal of Population Geography* 5:49-67.
- Green, Anne. 1997. "A question of compromise? Case study evidence on the location and mobility strategies of dual career households." *Regional studies* 31(643-659).
- . 2010. "Is Relocation Redundant? Observations on the Changing Nature and Impacts of Employment-related Geographic Mobility in the UK." *Regional Studies* 38(6):629-41.
- Gustavson, Per. 2012. "Managing business travel: Developments and dilemmas in corporate travel management." *Tourism Management* 33:276-84.
- Hjorthol, Randi. 2008. "Daily mobility of men and women - a barometer of gender equality? ." in *Gendered Mobilities*, edited by Priya Uteng and T. Cresswell: Aldershot: Ashgate.
- . 2012. "Endring i befolkningens reisevaner i en 25-årsperiode - trender og drivkrefter." in *TØI-rapport 1190/2012*. Oslo: Transportøkonomisk Institutt.

- Hjorthol, Randi, Frode Longva, Kåre Skollerud, and Liva Vågane. 2009. *Transportløsninger for eldre i distriktene*. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Julsrud, Tom. 2011. "Fjernarbeid." in *Tiltakskatalog. Transport, miljø og klima*, edited by M Kolbenstvedt, H Aas, A Amundsen, and M W J Sørensen. Oslo: Transportøkonomisk Institutt.
- Julsrud, Tom E., and Anne Gjerdåker. 2013. "Managing Obligations and Opportunities: Long Distance Travels and Personal Network Strategies in Global Organisations." in *Business Travel in an Information Age: Management, Planning and Sustainability*, edited by Jonathan Beaverstock and Lucy Budd. London.
- Juvkam, Dag, Frode Kann, Jon Inge Lian, Roar Samuelsen, and Vidar Vanberg. 2011. "Storbyregioners funksjonelle grenser." Oslo: Norsk Institutt for By- og Regionsforskning.
- Kesselring, Sven, and Gerlinde Vogl. 2010. "'...Travelling, where the Opponents are': Business travel and the Social Impacts of the New Mobilities Regimes." Pp. 145-62 in *International Business Travel in the Global Economy*, edited by B. Derudder J. V. Beaverstock, J. Faulconbridge, F. Witlox. Farnham: Ashgate.
- Lyons, Glenn, and Kiron Chatterjee. 2012. "A Human Perspective on the Daily Commute: Costs, Benefits and Trade-offs." *Transportation Reviews* 28(2):181-98.
- Nordbakke, Susanne. 2006. *Mobilitet blant yngre, eldre og funksjonshemmede - bilens rolle*. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Pedersen, Paul. 2000. "Flyttemotiv blant flytterne til og fra Osloregionen." Tromsø: Norut samfunnsforskning.
- Reitsma, R., and D. Vergoossen. 1988. "A causal typology of migration: the role of commuting." *Regional Studies* 22:331-40.
- Salt, John. 2010. "Business Travel and Portfolios of Mobility within Global Companies." in *International Business Travel in the Global Economy*, edited by B. Derudder J.V. Beaverstock, J. Faulconbridge, F. Witlox. Surrey, UK: Ashgate.
- Sandow, Erika. 2011. "On the road. Social aspects of commuting long distances to work." in *Department of Social and Economic Geography*. Umeå: Umeå University.
- Sandow, Erika, and Kerstin Westin. 2010. "The persevering commuter - Duration of long-distance commuting " *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 44(6):433-45.
- Sørli, Kjetil. 2010. "Bosetting, flytting og regional utvikling." Pp. 457-78 in *Det norske samfunn*, edited by L. Kjølsvold I. Frønes. Oslo: Gyldendal.
- Sørli, Kjetil, Marit Aure, and Bjørg Langset. 2012. "Hvorfor flytte? Hvorfor bli boende? Bo- og flyttemotiver de første årene på 2000-tallet." Oslo: Norsk institutt for by- og Regionsforskning.
- Urry, John. 2007. *Mobilities*. Cambridge: Polity.
- Vågane, Liva, I. Brechan, and R. Hjorthol. 2011. "Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009 - nøkkelrapport ". Oslo: Transportøkonomisk Institutt.
- Wall-Scheffler, Cara M., and Marcella J. Meyers. 2013. "Reproductive costs for everyone: How female loads impact human mobility strategies." *Journal of Human Evolution* 64:448-456.

Vedlegg:

Langpendling og flytting rundt Osloområdet i perioden 2004-2009

1.1 Innledning

I forbindelse med prosjektet ”Bo og flyttemotiver” har en av arbeidspakkene jobbet spesielt med flytting og pendling i et sentrum-periferi perspektiv. Dette arbeidet har fulgt litt ulike spor, delvis rettet mot analyser av Osloregionen; delvis mot et større nasjonalt utvalg.

Dette dokumentet legger frem resultater fra en serie med analyser gjort med utgangspunkt i *flyttehistoriedata fra SSB*. Hensikten med denne delen har vært å finne ut mer om omfanget på langpendlingen rundt Oslo, samt å kartlegge eventuelle systematiske sammenhenger mellom langpendling og flytteprosesser. Spesielt har vi ønsket å finne ut:

- Volum på inn- og utpendling i Osloområdet fra ulike avstander
- Andeler som har flyttet ut av sentrumsområdet til en pendlingssituasjon (flytte-til-langpendling)
- Andeler som har flyttet inn til sentrumsområdet, ut av en pendlingssituasjon (flytte-fra langpendling)
- Endringer i pendlingsvolum over tid, totalt og innenfor ulike undergrupper.

1.2 Metode og analyse

Fastsetting av pendlingssoner

Analysene er gjort med utgangspunkt i studier av flytting og pendling mellom fire pendlingssoner i perioden 2004-2009. Disse er fastsatt med utgangspunkt i en avgrensning av storbyområder etter funksjonelle kriterier, slik det er foreslått av Juvkam m fl (2011). Inndelingen tar utgangspunkt i fastsetting av bysentrum etter boligtetthet, servicegrad og arbeidsdekning (pendlingsbalanse). *Sentrumsområdet* for Oslo omfatter dermed ikke bare Oslo kommune, men også Bærum, Lørenskog og Skedsmo.

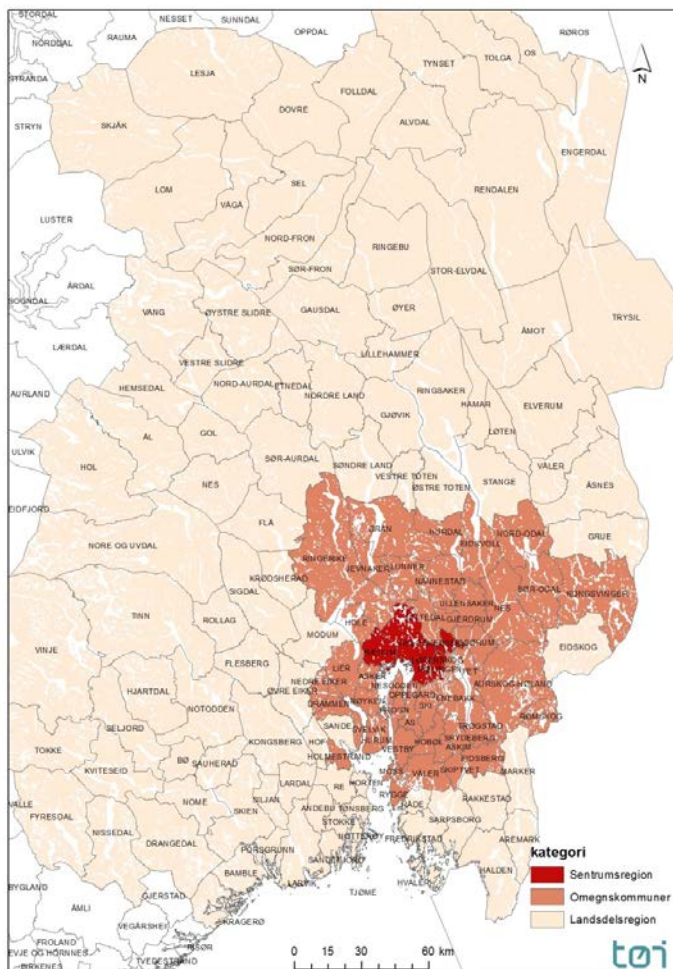
Lokalsonen omfatter kommuner rundt Osloområdet med pendlingsandeler på mer enn 10 prosent. Dette er det omkringliggende pendlingsomlandet rundt sentrumsområdet. På sydsiden omfatter dette blant annet Moss, Vestby og Hobøl; østover strekker dette seg til Sør-Odal, Nes og Kongsvinger; og vestover til Drammen, Lier og Ringerike (Se figur 1).

Videre har vi fastsatt en *landsdelsone* som inkluderer arbeidstakere bosatt utenfor disse sonene, men likevel innenfor samme landsdel, og til slutt en *fjernsone* som innebefatter personer som bor i andre landsdeler i Norge.

Fastsetting av flytte-pendle typer

For å utforske sammenhengene mellom flytting og pendling har vi kategorisert individer etter hva slags flytte-pendle historikk de har. Avgjørende her er i hvilken grad flytting ut eller inn av sentrumsområdet har medført at de begynner å pendle på tvers av sonene. I tillegg til å se på flytte pendle koplingene (flytting før eller etter pendling) har vi også sett på pendlingsretningen (inn eller ut fra sentrumsområdet).

Totalt er seks hovedtyper definert: Dette omfatter for det første to grupper med arbeidstakere som pendler inn til sentrumsområdet fra de tre omkringliggende sonene. Vi skiller her mellom *bofaste innpendlere*, dvs personer som har vært i en pendlings situasjon over hele femårsperioden(2004-2006), og *utflyttede innpendlere*, dvs personer som i løpet av perioden har flyttet ut av sentrum men behold arbeidet i denne sonen.



Figur 1 To av pendlingssonene rundt Oslo (Sentrumsregion): Lokalområdet og landsdel.

Pendlere inn til sentrum	
Bofaste innpendlere*	Jobbet i sentrum over en fem års periode og bodd utenfor sentrum like lenge
Flytte til innpendling*	Jobbet i sentrum over en femårs periode og bodd utenfor sentrum de siste to årene
Pendlere ut fra sentrum	
Bofaste utpendlere*	Jobbet i sentrum over en fem års periode og bodd i sentrum like lenge
Flytte til utpendling*	Jobbet i sentrum over en fem års periode og bodd utenfor sentrum de siste to årene.
Ex-pendlere	
Flytte fra innpendling	Har jobbet i sentrum i fem år, men bodd i sentrum kun de to siste årene
Flytte fra utpendling	Har jobbet utenfor sentrum over en femårsperiode, men bodd utenfor sentrum kun de to siste årene

*= Gjenstand for analyse i dette dokumentet.

Figur 2. Flytte-pendle typer

For det andre har vi to typer med pendlere som pendler ”mot strømmen”. Dette omfatter *bofaste utpendlere*, og *flyttet til utpendling*. Som ovenfor er kriteriet for bofasthet at de har bodd og jobbet i de samme sonene gjennom hele femårsperioden.

Til slutt har vi også definert to kategorier med ex-pendlere. Dette omfatter *innflyttede ex-pendlere*, dvs personer som har avsluttet pendling inn til sentrumsområdet gjennom en flytting nærmere jobben. Endelig er det *utflyttede ex-pendlere*, dvs personer som har avsluttet pendling gjennom en flytting ut av sentrumsområdet. For nærmere definisjon, se figur 2.

Gjennom en analyse av disse gruppenes utbredelse og utvikling ønsker vi å kaste lys over sentrale flytte-pendle mekanismer i tilknytning til hovedstadsområdet. I denne sammenheng har vi imidlertid valgt å konsentrere oss om de fire første gruppene.

1.3 Pendlingsstrømmer

1.3.1 Innpendling

Tabell 2 og 3 viser hovedpendlingsstrømmene rundt Oslo (inkludert kommunene Lørenskog, Skedsmo og Bærum). Som vi ser er hver tredje arbeidstaker i Oslo sentrumsområdet en innpendler, mens det er 67 prosent som både jobber og bor i Oslo. Nær hver fjerde arbeidstaker pendler inn fra omlandet, mens 5 prosent kommer fra øvrig landsdel. Omtrent like stor andel pendler inn til Oslo fra øvrige deler av landet. Trolig er de færreste av de som kommer utenfor landsdelen daglige pendlere, men arbeidstakere som oppholder seg i Osloområdet over lengre perioder.

Det er en betydelig dominans av mannlige langpendlere, mens kvinnene oftere bor og arbeider innenfor sentrumsområdets grenser. Tre av fire kvinnelige arbeidstakere bor og jobber innenfor sentrumsområdet, mens dette gjelder kun for 63 prosent av mennene.

Tabell 1. Antallet som bor og jobber i de ulike sonene.

	1. Jobber i sentrum	2. Jobber i Omland	3. Jobber i landsdel	4. Jobber i øvrig land	Alle
Bor i sentrum	233874	16478	2876	4243	235610
Bor i omland	79557	145278	7811	2398	219958
Bor i landsdel	16371	14542	292288	4437	306459
Bor i øvrig land	15939	3276	3432	793356	753052
	345741	179574	306407	804434	1636156

Tabell 2. Innpendling til Oslo området fra ulike soner. Prosent

Innpendlingssoner	N	Prosent
Ikke-pendlere	233874	67,6
Innpendlere fra omland	79557	23,0
Innpendlere fra landsdel	16371	4,7
Innpendlere fra fjernsone	15939	4,6
Totalt (alle som jobber i sentrum)	345741	100,0

Tabell 3. Innpendling til Osloområdet etter kjønn. Prosent

Innpendlingssoner	Menn	Kvinner
Sentrum	63,0	73,3
Omland	25,3	20,3
Landsdel	6,1	3,1
Utenfor landsdel	5,6	3,4
Totalt (alle som jobber i sentrum)	100,0	100,0

Tabell 4. Innpendling inn til Oslo etter sone og alder. Prosent

Innpendlingssone	Ald <30	Ald 31-40	Ald 41-50	Ald 51-60	Ald 61<	Totalt
Ikke-pendler	18,2	28,2	25,5	20,8	7,2	100,0
Bor i Omland	12,9	28,6	30,1	22,0	6,3	100,0
Bor i landsdel	22,9	23,9	25,3	21,8	6,2	100,0
Bor utenfor landsdel	27,8	24,7	23,5	18,9	5,2	100,0
Totalt	17,7	28,0	26,5	21,0	6,9	100,0

Aldersmessig er innpendlingen fra omlandet høyest i gruppen 30-40 og 40-50. Når hver tredje omlands-pendler er mellom 40 og 50 år. Trolig finner en her mange småbarnsfamilier. Blant langpendlerne fra landsdelen og utenfor finner vi alle alderskategorier, men en forholdsvis større andel av de under 30 år. Her finner vi trolig mange studenter og andre som jobber andre steder enn der de har bostedsadresse

Utdanningsnivået er høyest for arbeidstakere som bor i sentrum. Godt over halvparten av alle disse har utdanning på universitetsnivå. Lavest utdanning finner vi

i gruppen som pendler inn fra lokalområdet. Her er andelen med høyere grads utdanning knapt 40 prosent (se tabell 8). Langpendlerne fra øvrig landsdel har imidlertid nesten like høyt utdanningsnivå som ikke-pendlerne: 44 prosent har her universitets- eller høyskoleutdannelse

Tabell 5. Innpendling etter utdanningsnivå. Prosent

Innpendlingssone	Grunnskole	Videreg.	U&H1	U&H2	
Bor i sentrum	20,6	25,1	35,3	19,0	100
Bor i omland	27,5	32,9	27,9	11,7	100
Bor i landsdel	24,9	35,2	29,3	10,6	100
Bor i øvrig land	21,2	35,3	31,6	12,0	100

1.3.2 Utpendling

Utpendlingen fra Oslo er naturlig nok lavere enn innpendlingen. Drøyt seks prosent av arbeidstakere som bor i Oslo jobber i omlandsområdet mens mellom 1 og 2 prosent pendler ut til andre deler av landsdelen eller enda lengre. Som vi skal komme nærmere inn på senere, kan en anta at det er en stor del by-til-by pendling i de to kategoriene med ekstreme langpendlere.

Også for utpendlingen er det en overvekt med menn, men forskjellene her er noe mindre enn for innpendlingen. For kvinnene er det 7 prosent som er utpendlere, mens for menn er andelen 11 prosent.

Andelen som langpendler fra Osloområdet er ikke stor. Likevel er det en gruppe som har generelt høyt utdanningsnivå. For de som pendler til andre landsdeler har over 60 prosent utdanning på universitets eller høyskolenivå. De som langpendler ut av Oslo har dermed høyere utdanningsnivå enn de som ikke pendler innenfor sentrumsområdet.

Tabell 6. Utpendling til ulike soner fra sentrumsområdet i Oslo.

Utpendlingssoner	N	Prosent
Ikke-pendlere	233874	90,8
Jobber i omland	16478	6,4
Jobber i landsdel	2876	1,1
Jobber utenfor landsdel	4243	1,6
Totalt (Alle som bor i sentrum)	257471	100

Tabell 7. Utpendlingssoner og kjønn. Prosent

	Menn	Kvinner
Jobber i sentrum	89,1	92,7
Jobber i omland	7,6	5,1
Jobber i landsdel	1,4	0,8
Jobber utenfor landsdel	2,0	1,3
Totalt	100	100

Tabell 8. Utpendlere fra Oslo etter alder. Prosent

Utpendlingssoner	Ald 30	Ald 30-40	Ald 40-50	Ald 50-60	Ald 60<	Totalt
Ikke-pendlere	18,2	28,2	25,5	20,8	7,2	100,0
Jobber i omland	4,6	31,4	33,0	24,1	6,9	100,0
Jobber i landsdel	6,7	28,9	30,5	26,3	7,4	100,0
Jobber utenfor landsdel	11,2	30,3	28,9	23,2	6,4	100,0
Totalt (alle som bor i sentrum)	14,5	29,0	27,5	21,8	7,1	100,0

Tabell 9. Utpendlere fra Oslo etter utdanningsnivå. Prosent

Utpendlingsssone	Grunnskole	Videreg.	U&H1	U&H2	Totalt
Ikke-pendlere	20,6	25,1	35,3	19,0	100
Jobber i omland	22,8	30,4	32,0	14,9	100
Jobber i landsdel	16,5	27,5	33,9	22,1	100
Jobber i øvrig land	11,7	25,2	38,3	24,8	100

1.4 Flytte-pendle typer

1.4.1 Innpendlere

Vi skal her se på ulikheter mellom pendlere som har vært bofaste i hele perioden og de som har flyttet inn i en pendlingssituasjon (ved å flytte ut fra sentrum).

Majoriteten av innpendlerne til Oslo er *bofaste innpendlere*, i betydningen av at de har hatt en permanent langpendlingssituasjon i hele tidsperioden. Over 60 prosent av innpendlerne fra omlandssonen er bofaste, mens andelene synker for de som har lengre pendlingsvei. Nær 10 prosent av alle pendlerne i omlandet har flyttet dit i løpet av de siste fem årene. Dette er det vi her omtaler som *utflyttede innpendlere*.

Det er en sterk trend i retning av at de utflyttede langpendlerne har høyere utdanning enn de som pendler fra lokalområdet. For de som langpendler til Oslo fra områder utenfor landsdelen har ca 70 prosent høyskole- eller universitetsutdanning.

Tabell 10. Andel bofaste og utflyttede innpendlere. Prosent (av alle pendlere i sonen)

	Innpendlere til OA sentrum (2009)	
	Bofaste	Utflyttede
Bor i omland	64,0	9,8
Bor i landsdel	44,2	4,7
Bor i øvrig land	29,1	1,9

Tabell 11. Bofaste innpendlere etter kjønn. Prosent

Innpendlingsssone	Bofaste innpendlere til OA		Totalt
	Menn	Kvinner	
Bor i sentrum	51,0	49,0	100,0
Bor i omland	60,7	39,3	100,0
Bor i landsdel	71,5	28,5	100,0
Bor i øvrig land	67,3	32,7	100,0

Tabell 12. Utflyttede innpendlere etter utdanning. Prosent

Innpendlingssone	Grunnskole	Videreg.	U&H lavere	U&G høyere	Total
Lokalområdet	22,4	30,7	32,4	14,4	100
Landsdel	20,5	28,3	34,5	16,7	100
Øvrig land	8,7	22,1	46,8	22,4	100

1.4.2 Utpendling

Vi skal her se nærmere på personer som har hatt en permanent utpendling fra byen over femårs perioden, og personer som har flyttet ut fra sentrum for muligens komme nærmere sin arbeidsplass.

Tabell: Bofaste og utflyttede utpendlere fra Oslo-området (2009). Prosent

	Bofaste utpendlere	Utflyttede utpendlere
Jobber i omland	3,9	2,8
Jobber i landsdel	0,2	1,2
Jobber i øvrig land	0,1	0,7

1.5 Utvikling 2004-2009

Utviklingen tilsier at omfanget som pendler inn til storbyregionen har vært relativt stabilt i perioden 2004-2009.

Andelene som har flyttet ut fra byen til pendlingsomlandet og de mer fjerntliggende områdene har gått tilbake. De utflyttede innpendlerne har gått noe tilbake. Langpendlingen ut av byen har imidlertid økt noe, både for de som jobber i annen landsdel og i øvrige deler av landet. En kan anta at mye av dette vil vær pendling til andre byer.

Tabell. Innpendlere til Oslo i perioden 2004-2009. Prosent

Innpendlingssone	2004	2009
Bor i sentrum	66,8	67,6
Bor i omland	24,0	23,0
Bor i landsdel	4,7	4,7
Bor i øvrig land	4,6	4,6
	100	100

Tabell. Andeler utpendlere fra Oslo 2004-2009. Prosent

Utpendlingssoner	Bor i sentrum	
	2004	2009
Jobber i sentrum	91,4	90,8
Jobber i omland	6,4	6,4
Jobber i landsdel	0,9	1,1
Jobber i øvrig land	1,3	1,6

Tabell. Utflyttede innpendlere til Oslo i perioden 2004-2009. Prosent

Innpendingssoner	2004	2009
Bor i omland	10,7	9,8
Bor i landsdel	5,3	4,7
Bor i øvrig land	2,0	1,9

1.6 Referanser

Juvkam, Dag, Frode Kann, Jon Inge Lian, Roar Samuelsen, and Vidar Vanberg. 2011. "Storbyregioners funksjonelle grenser." Oslo: Norsk Institutt for By- og Regionsforskning.

Transportøkonomisk institutt (TØI) Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

TØI er et anvendt forskningsinstitutt, som mottar basisbevilgning fra Norges forskningsråd og gjennomfører forsknings- og utredningsoppdrag for næringsliv og offentlige etater. TØI ble opprettet i 1964 og er organisert som uavhengig stiftelse.

TØI utvikler og formidler kunnskap om samferdsel med vitenskapelig kvalitet og praktisk anvendelse. Instituttet har et tverrfaglig miljø med rundt 70 høyt spesialiserte forskere.

Instituttet utgir tidsskriftet Samferdsel med 10 nummer i året og driver også forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, artikler i vitenskapelige tidsskrifter, samt innlegg og intervjuer i media. TØI-rapportene er gratis tilgjengelige på instituttets hjemmeside www.toi.no.

TØI er partner i CIENS Forskningscenter for miljø og samfunn, lokalisert i Forskningsparken nær Universitetet i Oslo (se www.ciens.no). Instituttet deltar aktivt i internasjonalt forsknings-samarbeid, med særlig vekt på EUs rammeprogrammer.

TØI dekker alle transportmidler og temaområder innen samferdsel, inkludert trafikk sikkerhet, kollektivtransport, klima og miljø, reiseliv, reisevaner og reiseetterspørsel, arealplanlegging, offentlige beslutningsprosesser, næringslivets transport og generell transportøkonomi.

Transportøkonomisk institutt krever opphavsrett til egne arbeider og legger vekt på å opptre uavhengig av oppdragsgiverne i alle faglige analyser og vurderinger.

Besøks- og postadresse:

Transportøkonomisk institutt
Gautstadalléen 21
NO-0349 Oslo

22 57 38 00
toi@toi.no
www.toi.no