

Arbeidsdokument av 29 August 1999  
O-2419 Velmob  
Cand sociol Guro Berge

SM/1053/1999

# **Mobilitet og velferd**

## **Analyse av ulike mobilitetssegmenter i befolkningen**

**Paper presentert på Trafikkdagene i Aalborg 1999**

**av**

**Guro Berge**

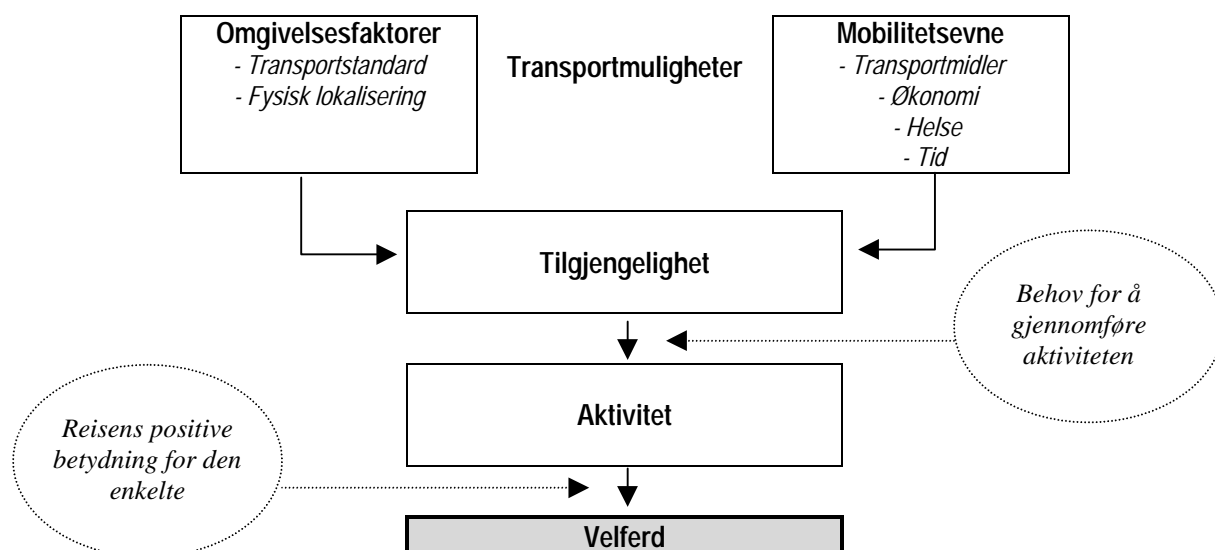
**Transportøkonomisk Institutt**

# 1 Innledning

Det er gjort mange studier av befolkningens velferd gjennom ulike levekårsundersøkelser (eks St meld nr 14), og det er gjort mange kartlegginger og analyser av befolkningens mobilitet bl a på bakgrunn av de nasjonale reisevaneundersøkelsene (f eks Stangeby 1987, Vibe 1993, Jacobsen 1994). Forholdet mellom mobilitet og velferd er imidlertid lite fokusert.

Analysen av mobilitet og velferd i studien som presenteres i dette paperet bygger på at velferd skapes på ulike aktivitetsarenaer, som arbeidsliv, skole og nærmiljø (Coleman 1971). Den enkelte person har et gitt sett av ressurser, disse settes inn på ulike arenaer, konverteres på arenaene, og gir utbytte i form av nye ressurser på et senere tidspunkt. Aktivitetsnivå på ulike velferdsarenaer er dermed sentralt i analysen.

Som oftest må man reise for å delta på ulike arenaer. I analysen av mobilitet og velferd er velferdsarenaer derfor definert som type reise. Type reise er definert i forhold til hvilken arena som er målet for reisen, for eks en arbeidsreise, handlereise osv. Det vil si at det er selve mobiliteten, som faktisk fysisk forflytning, som studeres. I studien av velferd er det viktig å fokusere på mulighetene og begrensningene den enkelte eller segmenter av befolkningen har til deltakelse på ulike arenaer. Det vil si å se hvordan ulike velferdsressurser er fordelt . I denne sammenhengen er det viktig å se på forutsetningene den enkelte har til å foreta en reise. Arbeidsmodellen i figur 1.1 gir en oversikt over disse forutsetningene.



Figur 1.1: Arbeidsmodell for studiet av mobilitet og velferd

Resonnementet bak modellen er at transportmulighetene er avgjørende for tilgjengeligheten til ulike arenaer for aktivitet og at det er aktiviteter som skaper velferd. Transportmulighetene er dermed en forutsetning for mobilitet og kan da forstås som en egen velferdsindikatorer. Transportmulighet består både av folks mobilitetsevne og av omgivelsesfaktorer.

**Omgivelsesfaktorer** består av to faktorer: (1) *Transportstandard* forstått som transportnettets dekning og kvalitet i relasjon til de ulike arenaer og (2) *fysisk lokalisering* av arenaer for ulike aktiviteter og velferdstilbud. **Mobilitetsevne** kan defineres som individets evne til forflytning og består av (1) tilgang på *transportmidler* som kan gjøre personen mobil, (2) *økonomiske* evne til å bruke tilgjengelige individuelle og kollektive transportmidler, (3) *helsemessige* evne til å bevege seg i trafikken og (4) *tid* til å forflytte seg.

I tillegg til den faktiske tilgjengeligheten er det også et subjektivt element. På den ene siden er reiseaktiviteten avhengig av tilstedeværelse av et opplevd behov for å gjennomføre den aktuelle aktiviteten. På den annen side, for å kunne snakke om velferd, må de(n) faktiske aktiviteten(e) og reisen(e) ha en viss positiv betydning eller mening for den reisende. Folks velferd øker nemlig ikke nødvendigvis proporsjonalt med økende mobilitet. All mobilitet er ikke ønsket. Mye reising kan f.eks. føre til stress og liten tid til andre aktiviteter. Betydningen av mobilitet for velferden er altså ikke utelukkende avhengig av tilstedeværelsen av dette "godet", men også av dets subjektive betydning for den enkelte.

Ettersom det ikke er noen enkel sammenheng mellom mobilitet og velferd, er det i denne analysen valgt å studere dette separat for deler av befolkningen med ulik mobilitet, det vil si ulik reisevirksomhet. I første omgang studeres systematiske ulikheter i transportmuligheter mellom disse mobilitetssegmentene og deretter studeres subjektive vurderinger av den faktiske mobiliteten og transportmulighetene. De ulike omgivelsesfaktorene og mobilitetsevnefaktorene henger sammen. For å på et klarere blikk på hver av dem er de imidlertid analysert hver for seg.

## 2 Mobilitetssegmentene

### 2.1 Datagrunnlaget og metode

Datagrunnlaget for identifiseringen av mobilitetssegmentene er den norske nasjonale reisevaneundersøkelsen fra 1991/92. Dette er en undersøkelse av befolkningens reisevaner basert på en detaljert kartleggingen av 6000 personer sine reiser en dag. Datainnsamlingen dekker et helt år og hele landet. Analysen her er begrenset til personer boende i de 10 største byene, det vil si i alt 2975 personer.

For å skille ut og identifisere mobilitetssegmentene er det brukt korrespondanseanalyse. Sosiologer kjenner metoden best fra analyser gjennomført av Bourdieu (1994). Korrespondanseanalysen er et verktøy som er spesielt egnet til å gi en konsentrert framstilling av komplekse strukturer og dimensjoner i statistiske datamaterialer. Dette gjøres ved at de ulike variabelverdiene for personene som inngår i korrespondanseanalysen definerer et n-dimensjonalt rom. Grafisk fremstilles dimensjonene parvis. De to første dimensjonene viser plasseringen av de ulike variabelverdiene og/eller personene i planet definert av de to dimensjonene som "forklarer" de største forskjellene i datasettet. Variabelverdiene plasserer seg som punkter, og man kan observere hvilke variabelverdier som synes å høre sammen, og hvordan de står i forhold til andre sammensetninger av variabelverdier. Forholdet mellom den innbyrdes plasseringen av variabelverdier, gjenspeiler underliggende forskjeller i datasettet.

### 2.2 De viktigste forskjellene i befolkningens mobilitet

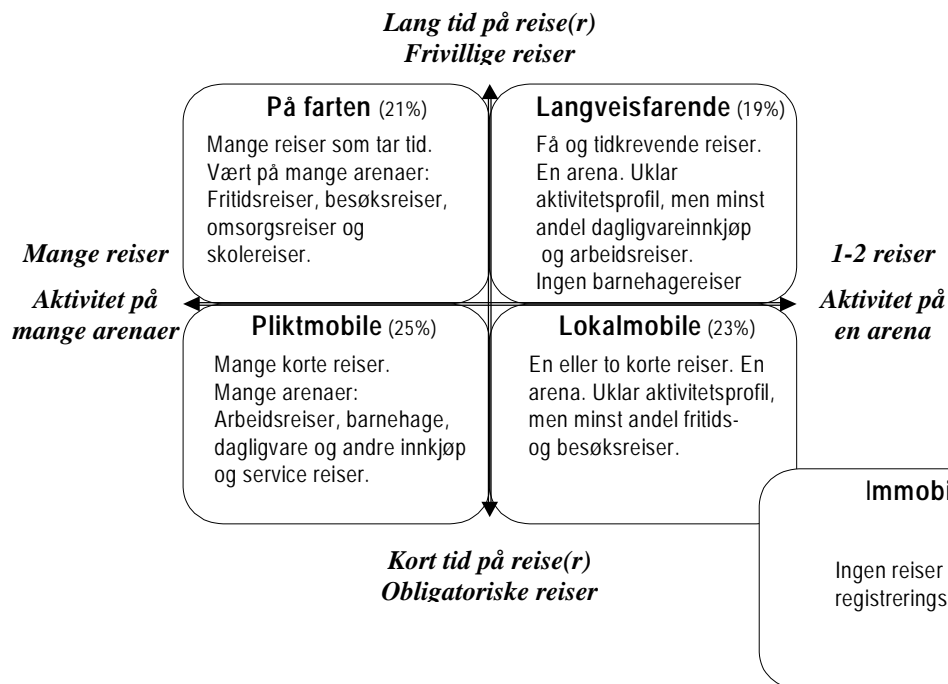
Det første hovedskille i utvalgets mobilitet går mellom dem som ikke hadde foretatt noen reise i det hele tatt (skåret null på alle mobilitetsvariablene) og dem som hadde foretatt en eller flere reiser. Det første mobilitetssegmentet, de Immobiler, er dermed identifisert. Det vil si de som ikke har vært ute av huset registreringsdagen. Segmentet omfatter i dette materiale til sammen 388 personer og utgjør 13 prosent av utvalget.

Det andre hovedskille er knyttet til graden av aktivitet uten for hjemmet. Det vil si mellom dem som er aktive på en arena utenfor hjemmet pr dag og de som er aktive på flere arenaer. Et tredje skille går mellom dem på den ene siden som har korte reiser og som dermed bruker kort tid på en reise, og de på den andre siden som reiser langt og bruker lang tid på en reise. Et fjerde skille, som langt på vei følger tidsbruken, går mellom dem som i hovedsak deltar i såkalte frivillige aktiviteter (fritidsreiser, Besøksreiser og lignende) og dem som i hovedsak deltar i såkalte obligatoriske aktiviteter (arbeidsreiser, innkjøpsreiser og lignende).

Korrelasjonsanalysen plasserer altså de som hadde foretatt en eller flere reiser, langs to hoveddimensjoner. Det vil si langs en *aktivitetsnivå-dimensjon*. Og langs en *tids- og aktivitetstype-dimensjon*. I analysen utgjør disse to dimensjonene et todimensjonalt rom, som et kompass, som jeg her kaller *mobilitetsrommet*.

## 2.3 Fem mobilitetssegmenter - To ytterpunkter

Analysen viser at det i hovedsak er fruktbart å skille mellom fem mobilitetssegmenter i befolkningen; fire segmenter i det som her er kalt mobilitetsrommet, og et segment som ikke har foretatt noen reiser i det hele tatt registreringsdagen. Ut fra særegenheter i disse segmentenes mobilitet har jeg valgt å kalle dem 1) På farten, 2) Pliktmobile, 3) Langveisfarende, 4) Lokalmobile og 5) Immobiler. Figur 2.5 gir en enkel oppsummering av segmentenes idealtypiske trekk og hvor stor andel av utvalget i de 10 største byene i Norge mobilitetssegmentene utgjør.



Figur 2.5: Mobiliteten i de ulike mobilitetssegmentene

Vi kan dermed skimte to ulike aktivitetspraksiser<sup>1</sup>, eller måter å organisere hverdagslivet på: en hjemmeorientert aktivitetspraksis og en uteorientert aktivitetspraksis. På den ene siden de Immobiler som ikke har vært ute, og som da heller ikke har besøkt noen av velferdsarenaene utenfor hjemmet. På den andre siden de På farten og Pliktmobile som har besøkt mange arenaer. Mellom disse relativt klare aktivitetspraksisene finner vi de Langveisfarende som bare besøker en arena, men som bruker lang tid på å nå denne, og de Lokalmobile som bare besøker en arena i nærmiljøet.

Mobilitetssegmentene representere ulike måter å organisere hverdagslivet. Det er ikke mulig å avgjøre om noen av disse er noe bedre enn de andre for den enkelte dersom man ikke også vet i hvilken grad den faktiske mobiliteten er ønsket. I følge analysemodellen for studie er det to forhold som er med på å avgjøre dette. For det første transportmulighetene og for det andre den enkeltes vurdering av sine egne reiser og aktiviteter. I det neste vil jeg først presentere analysen av de ulike mobilitetssegmentenes transportmuligheter slik disse er definert i analysemodellen. Videre prøve å formidle hvordan representanter fra de forskjellige mobilitetssegmentene opplever sitt eget mobilitetsmønster og deres vurdering av sine transportmuligheter.

<sup>1</sup> Livsstil er bevisst ikke brukt da dette er et begrep som det er mye uenighet om og som krever en helt spesiell definisjon som ikke er oppfylt her.

## 3 Transportmuligheter

### 3.1 Fysisk lokalisering

De viktigste dataene om fysisk lokalisering i undersøkelsen er relatert til avstand til dagligvarebutikk, bank og rådhus.

Forskjellene i avstand til dagligvarebutikk og bank mellom mobilitetssegmentene er ikke signifikante. Forskjellene er først signifikante når vi ser på avstand til rådhus og til arbeidssted. De *Langveisfarende* har i gjennomsnitt lengst avstand til sitt nærmeste rådhus. De bor med andre ord lenger fra et sentrum, og de har lengre avstand til sitt arbeidssted enn de andre mobilitetssegmentene.

De Immobile skiller seg ikke ut med hensyn til bosted, men likevel har de nesten like lang avstand til sitt arbeidssted som de Langveisfarende. Disse lange arbeidsreisene kommer imidlertid ikke fram i analysen fordi de Immobile yrkesaktive ikke foretok noen reiser registreringsdagen. For 52 prosent av disse falt reisedagen på en søndag. Blant de yrkesaktive som ble intervjuet på en hverdag var 35 prosent syke. En hypotese kan dermed være de som gjennomfører lange arbeidsreiser hele uka ønsker å ta det med ro og ikke gå ut når søndagen endelig kommer. Immobile som ble intervjuet på en hverdag og som var friske kan ha arbeidet hjemme registreringsdagen.

Avstand til dagligvarebutikk, bank og rådhus, har liten sammenheng med aktivitetsnivå og type arena en er aktiv på for alle grupper utenom de Immobile. Avstanden har bare betydning for tiden som brukes på å gjennomføre aktiviteten. For de som har foretatt en reise registreringsdagen ser det altså ut til at avstand ikke er en barriere for deltakelse på en ønsket arena. Fysisk lokalisering ser bare ut til å påvirke tiden som investeres i å nå den aktuelle arenaen.

### 3.2 Transportstandard

Målet på transportstandard er i hovedsak begrenset til et sammensatt mål på kvaliteten på kollektivtransporttilbudet (*Vibe 1993*).

De Immobile skiller seg ut ved å ha det dårligst tilbudet. De har den høyeste andelen av personer med et svært dårlig tilbud<sup>2</sup> ) og de laveste andelen med et svært godt<sup>3</sup> og godt tilbud<sup>4</sup>. Forskjellene mellom de andre mobilitetssegmentene er ikke spesielt store.

Den viktigste forskjellen mellom mobilitetssegmentene er om de har et kollektivtilbud innen 15 minutter gangavstand eller ikke. Blant de Immobile og de Langveisfarende mangle noen flere en slik transportstandard. Manglende kvalitet på kollektivtransporttilbudet kan dermed være en medvirkende årsak til at en del Immobile ikke har gjennomført en reise registreringsdagen. For de langveisfarende har ikke transportstandard vært utslagsgivende på reiseaktiviteten. Dårlig kollektivdekning kan imidlertid være en årsak til at noen av de Langveisfarende bare foretok én reise registreringsdagen i tillegg til problemene knyttet til lange reiseavstander.

### 3.3 Transportmidler

Tilgang til transportmidler defineres i reisevaneundersøkelsen ut fra tilgangen til bil og sykkel, og om man har førerkort.<sup>5</sup>

---

<sup>2</sup> ikke kollektivtilbud innen 15 min fra bolig, eller færre enn 10 avganger pr. dag og 1-1,5 km til holdeplass

<sup>3</sup> minst 50 avganger pr. dag og under 1 km til holdeplass

<sup>4</sup> 20-49 avganger pr. dag og under 1 km til holdeplass, eller minst 50 avganger og 1-1,5 km til holdeplass

<sup>5</sup> I andre studier er det påvist en sammenheng mellom tilgang på transportmidler og bruken av disse. (f eks Vibe 1993). I denne analysen har vi imidlertid ikke fokusert på dette, da utgangspunktet er å se om tilgang på transportmidler påvirker aktiviteten på ulike arenaer, ikke hvordan arenaene nåes.

Personer med bil i husholdet reiser generelt mer og er på flere arenaer enn de uten bil. Forskjellene mellom de fem mobilitetssegmentene er da også klar. Tilgangen på private transportmidler er gjennomgående dårligere blant de Immobile. De har størst andel uten førerkort, uten bil og uten sykkel. Tilgangen til bil er derimot best blant de Pliktmobile mens de På farten har flest med førerkort og flest med tilgang til sykkel. De andre mobilitetssegmentene plasserer seg mellom disse yttergruppene, med de Lokalmobile nærmest de Immobile. Det at så mange av de Immobile og til dels også de Lokalmobile ikke har bil kan dermed ha vært en medvirkende årsak til den lave reiseaktiviteten som er registrert. Antallet biler som en har tilgang til betyr derimot lite for aktivitetsnivået, også lite for tidsbruken.

Et mål på konkurransen om bil er antall førerkort pr bil i husholdet. De som bor i hushold hvor det er ett førerkort pr bil har i prinsippet stort sett alltid en bil tilgjengelig, med mindre de deler bil med noen utenfor husholdet. De som må dele bil med flere har i prinsippet dårligere tilgjengelighet til bil. De som deler bil med en annen i husholdet viser seg imidlertid å reise noe mer. En større andel blant de På farten må dele bilen med andre mens de Immobile deler sjeldnere på bilen. Å dele bil med andre, ser altså ikke ut til å påvirke aktivitetsnivået utenfor hjemmet i en negativ retning. Dette kan for øvrig langt på vei forklares ved at de som deler bil i større grad enn andre også har barn, noe som viser seg å ha en sammenheng med høy reiseaktivitet.

### 3.4 Økonomi

I reisevaneundersøkelsen er det tre mål som kan brukes for å si noe om den enkeltes økonomiske situasjon. Disse er 1) personlig inntekt, 2) husholdningsinntekt og 3) inntekt pr husholdningsmedlem <sup>6</sup>.

Analysen av de som har foretatt en reise registreringsdagen viser først og fremst at ingen av inntektsmålene har noen entydig sammenheng med tidsbruk. Det kan dermed se ut som at god økonomi generelt sett ikke konverteres til mindre tid på reise, og da heller ikke at dårlig økonomi fører til at en må bruke lengre tid pr reise. Inntekt har på den annen side en sammenheng med aktivitetsnivå.

Ser vi på hele utvalget er det de Immobile, som ikke har foretatt noen reiser, som både har lavest personlig inntekt, husholdningsinntekt og husholdningsinntekt pr husstandsmedlem. På den andre siden av inntektskalaen er de som reiser mye, det vil si de Pliktmobile med høyest personlig inntekt og husholdningsinntekt pr husholdningsmedlem, og de På farten med høyest husholdningsinntekt. Forskjellene mellom de andre segmentene er relativt små. Dårlig økonomi kan dermed ha hatt en viss betydning for at de Immobile ikke foretok noen reiser registreringsdagen, og til en viss grad også at de Lokalmobile og de Langveisfarende bare deltok på en arena.

Selv om de På farten har relativt høy gjennomsnittlig personlig inntekt, har de likevel de største andelene av personer uten inntekt og med inntekt under kr 50.000 i året. Dette kan forklares med at det i dette segmentet er mange ungdommer og studenter, grupper som enten lever av foreldrenes inntekt, studielån eller en deltidsjobb. Det vil si at det blant de På farten er en del personlige inntektsforskjellene. Blant de Pliktmobile er det også store individuelle inntektsforskjeller. Med andre ord, det å ha et høyt aktivitetsnivå utenfor hjemmet viser seg ikke å være avhengig av ens personlig inntekt. Analysen viser derimot at det er en statistisk lineær sammenheng med husholdningsinntekten. De med lav husholdningsinntekt reiser mindre og besøker færre arenaer enn personer som har høy husholdningsinntekt.

### 3.5 Helse

I reisevaneundersøkelsen er det sparsomt med data om respondentene sin helse. Det er bare ett spørsmålssett som er direkte knyttet til dette. Spørsmålene er om respondentene har noen varige helsemessige problemer som gjør det vanskelig å reise 1) i bil som fører, 2) i bil som passasjer, 3) kollektivt, 4) med sykkel, eller 5) å gå 500 meter.

---

<sup>6</sup> Husholdningsmedlemmene er vektet etter et system anbefalt av OECD (Andersen, A., Epland, J., Kjeldstad, R. Og Lyngstad, J. Husholdningenes økonomi. 1980-tallet: Fra vekst til innstramning. Statistiske analyser 8. 1995:33. SSB). Første voksne person får vekt 1, andre voksne vekt 0,7, tredje voksne 0,7 osv. Barn får vekt 0,5. Som barn regner vi personer i alderen 0-17 år.

Det er få (13%) i utvalget som sier at de har helsemessige problemer som gjør det vanskelig for dem å reise. Mange av disse har flere problemer, men det mest utbredte er å ikke kunne sykle (73%) og ikke kunne gå 500 meter (52%).

Det er også her åpenbare forskjeller mellom segmentene. De Immobile er klart mer plaget enn de andre. Litt over hver fjerde person (27%) her har et helseproblem knyttet til bruk av et eller flere transportmidler. Kontrasten er de Pliktmobile med 9 prosent som har et eller flere slike problemer. Ser vi bare på respondentene i mobilitetsrommet er det flere som har helsemessige problemer blant dem som har få korte reiser (Lokalmobile) enn blant dem som har mange eller lengre reiser. Helsemessige problemer kan dermed være en medvirkende årsak til at de Immobile og de Lokalmobile ikke reiser mer enn de gjør.

Nå er det ikke slik at de som for eksempel har helsemessige problemer med å kjøre kollektivt, aldri reiser kollektivt. Av dem som sier de har problemer med dette, er det 15 prosent som likevel har brukt et eller annet kollektivt transportmiddel. Videre er det blant dem som har problemer med å kjøre bil som sjåfør, hele 45 prosent som likevel kjører bil selv. Å gå viser seg å være det viktigste alternativet for de som har problemer med å kjøre bil, både som førere og passasjerer. Å kjøre bil er det hyppigste brukte transportmiddel for de som har andre problemer. De som har problemer med å gå har størst andel som ikke har reist i det hele tatt. Det vil si at problemer med å gå er den største barrieren for å gjennomføre en reise.

Ser vi bort i fra de Immobile ser det ut til at helsemessige problemer med å bruke ulike transportmidler generelt sett ikke er et hinder for å nå en spesiell arena. Analysen viser at personer med helsemessige problemer med å bruke ett eller flere transportmidler, som har foretatt en reise, i like stor grad som andre gjør dagligvareinnkjøp og andre innkjøp, og er på besøk hos slekt og venner. Når det gjelder å foreta en arbeidsreise er det å ha et helsemessig problem først og fremst et problem for personer mellom 45-og 66 år. Å ha et helsemessig problem med å gå er mest kritisk for fritidsreisene til de over 67 år.

Det er for øvrig ingen generell sammenheng mellom å ha helseproblemer og tidsbruk. De med problemer som har vært på reise bruker i snitt verken kortere eller lengre tid enn andre på sine reiser.

### 3.6 Tid

Å skille mellom grad av egenkontroll over sin egen tid er viktig. Mye sammenhengende egenkontrollert tid betyr mindre hindringer og større frihet, bl a til å reise (Hjorthol 1998). Familiesituasjon, tilknytning til arbeidslivet, arbeidstidsordning og mengde tid bundet opp til arbeidsmarkedet (arbeidstid, reise fram og tilbake til jobb og tid til levering og henting av barn; her definert som *bundet tid*) er i denne sammenheng viktige faktorer.

Den første store forskjellen mellom segmentene når det gjelder målene for tidsbruk er knyttet til andelen som er eller ikke er i arbeid. De Immobile har den største andelen som ikke er i arbeid og som dermed ikke har noen bundet tid knyttet til arbeidsmarkedet. Deretter kommer de Lokalmobile og de Langveisfarende. Det er dermed ikke slik at de som har mye bundet tid har færre reiser eller besøker færre arenaer enn personer med mindre bundet tid. Det er snarere slik at de som ikke har noen bundet tid, dvs som ikke er i arbeid, reiser mindre enn andre.

Det andre hovedskille mellom mobilitetssegmentene er knyttet til barn. Ut i fra segmentenes familiesituasjon er det grunn til å tro at de Pliktmobile og de På farten som har høyest andel med barn, også små barn, bruker mest tid på omsorgsforpliktelser i hjemmet, og at de dermed også har et strengere tidsbudsjett enn andre. Analysen avslører imidlertid at dette omsorgsarbeidet ikke påvirker reisevirksomheten i en negativ retning. Snarere tvert i mot. Det kan heller virke som om omsorgsarbeid for barn nettopp fører til mer reiser, særlig for enslige forsørgere.

Hovedmønsteret for øvrig når det gjelder bundet tid knyttet til arbeidslivet er at de På farten og de Langveisfarende har størst andel personer med mye bundet tid. De På farten har imidlertid også størst andelen med personer med under 3 timer bundet tid. Den siste gruppen er de samme som beskrevet foran med lav personlig inntekt. De På farten har dermed en blandet profil når det gjelder bundet tid.

Analysen viser med andre ord ingen entydig sammenheng mellom segmentenes aktivitetsnivå og mengden av bundet tid.

Forskjellene i arbeidsordning mellom mobilitetssegmentene, det vil si om en har fleksitid, jobber turnus etc, er ikke signifikante. Det vil si at det ikke har noe med tidsplanleggingen som arbeidslivet krever ved f eks fast arbeidstid som kan forklare forskjellene i segmentenes mobilitet.

Ut i fra analysen er det altså ikke grunnlag for å si at tidsressurser, slik det er målt her i forhold til bundet tid og rådighet over egen tid, kan forklare forskjeller i befolkningens aktivitetsnivå på annen måte enn at de med mest tid til disposisjon (som ikke er i arbeid) og mest egenrådighet over denne tiden (ikke har barn) er mindre aktive utenfor hjemmet enn andre.

Ser vi bort i fra de som ikke har foretatt noen reiser kan det imidlertid se ut til at tid til dagligvareinnkjøp går på bekostning av fritidsreiser, og at dette kan skyldes at tidskravet knyttet til omsorg og drift av husholdet kommer i konflikt med egen utfoldelse på arenaen for fritidsaktiviteter. Denne konflikten ser ut til å være sterkere for kvinner enn for menn. (Se for øvrig Hjorthol 1998 for dypere analyser av forskjeller mellom menn og kvinners reiser).

### 3.7 De enkelte segmentenes samlede transportmuligheter

Når det gjelder omgivelsesfaktorene er det først og fremst to forhold som peker seg ut. Det er de Immobile og til dels også de Langveisfarende, dårlige kollektivtransporttilbud. Og det er de Langveisfarende lange arbeidsreiser og at de bor mer perifert enn andre. Når det gjelder mobilitetsevne er det først og fremst de Immobile og deretter de Lokalmobile som kommer dårligst ut. Den eneste mobilitetsevnefaktoren disse to segmentene har nok av er tid. De har størst andel med personer som ikke har tidsbindinger knyttet til arbeidsmarkedet og de har minst andel som er knyttet opp til omsorg for barn i hjemmet. Derimot hadde de de laveste gjennomsnittsinntektene, færrest med tilgang på bil og flest med helsemessige problemer. For de På farten og de Pliktmobile er forholdet omvendt. De har en gunstig situasjon når det gjelder økonomi, tilgang på transportmidler og helse, men de faller dårlig ut når det gjelder tidsressurser. Segmentenes transportressurser kan oppsummeres på følgende måte:

	Omgivelsesfaktorer		Mobilitetsevne			
	Fysisk lokalisering	Transportstandard	Transportmidler	Økonomi	Helse	Tid
Immobilie	-	-	-	-	-	+
Lokal mobile	+	+	-	-	-	+
Langveisfarende	-	-	+	+	+	+
Pliktmobile	+	+	+	+	+	-
På farten	+	+	+	+	+	-

Sammenhengen mellom de ulike mobilitetssegmentenes sin mobilitetsprofil og deres transportmuligheter er sammensatt. Sammenhengen mellom hver av faktorene og mobiliteten er heller ikke entydig. Det ser ut til at de ulike faktorene henger sammen og til dels forsterker hverandre. Helseproblemer, dårlig økonomi og manglende tilgang på bil henger sammen. Alle disse forholdene virker negativt inn på aktivitetsnivået, og blir bl a forsterket av et mangelfullt kollektivtilbud. Mangel på egenkontrollert tid slik det er målt her, virker på den annen side ikke inn på aktivitetsnivået. Mye bundet tid knyttet til arbeidslivet og omsorgsforpliktelser for barn viser seg derimot å ha en sammenheng med mange reiser. Det ser videre ikke ut til at god økonomi, god helse eller god tilgang på transportmidler konverteres til mindre tid på reise. I stedet for å påvirke aktivitetsnivået ser det imidlertid ut til at mangel på egenkontrollert tid legger visse føringer på type arena en er aktiv på. Tid til omsorg for barn kommer i konflikt med egen utfoldelse på arenaen for fritidsaktiviteter. Denne konflikten viser seg å være sterkere for kvinner enn for menn.



## 4 Subjektive vurderinger

### 4.1 Kvalitativ analyse

De ulike mobilitetssegmentene har ulike mobilitetsprofil. Som nevnt foran representere disse ulike måter å organisere hverdagslivet. Det er imidlertid ikke mulig å avgjøre om noen av disse er bedre eller dårligere, det vil si gir mer eller mindre velferd, for den enkelte dersom man ikke også vet i hvilken grad den faktiske mobiliteten er ønsket eller ikke. Ut i fra analysen over vet vi at for noen av disse segmentene så kan transportmulighetene være en årsak til den faktiske mobiliteten. Det vil si at det er mulig å sette spørsmålsteget ved om den faktiske mobilitetsprofilen i realiteten er et resultat av den enkeltes preferanser. Med andre ord om den er ønsket, om den gir mening og har en positiv betydning for den reisende.

Det følgende vil formidle hvordan noen representanter fra de forskjellige mobilitetssegmentene vurderer sine transportmuligheter og hvordan de opplever sitt eget mobilitetsmønster. Representantene er plukket ut på bakgrunn av segmentenes idealtypiske trekk. Det er ikke meningen at de skal representere alle innen sitt segment, men de skal kunne bidra til å sette opp hypoteser om hvordan segmentenes særegne mobilitet oppfattes.

Fokuset er først langt på et utvalg som bor noe perifert og som må reise langt for å komme til arbeidsstedet sitt. Det vil si på noen idealtypiske Langveisfarende. Videre se hvordan noen eldre og funksjonshemmede, som er ment å representerer både typiske Lokalmobile og Immobile, opplever sine forhold. Deretter se hvordan representanter fra noen barnefamilier, både såkalte Pliktmobile og På farten, opplever sin situasjon.

### 4.2 Langveisfarende

Selv om det å ha lange arbeidsreiser er vanlig når en bor utenfor et sentrum, betraktes reisen gjerne som en belastning, men ikke ubetinget negativ: *"Nei, det er ikke bare et onde. Det kan innimellom på sommeren oppfattes som bare et onde, når man aldri kommer hjem, liksom, men det er enkeltdager"*. For mange var reisen blitt en vane og kunne fungere som et avbrekk eller en markering mellom arbeid og hjem. Reisetiden ble også utnyttet til ulike aktiviteter, som for eksempel tenkning, lesing, lytting på radio eller sovning. Reisen betraktes på mange måter som en aktivitetsarena i seg selv. En sa f.eks: *"Jeg reiser jo bort tre timer. Men på den andre siden så tar jeg igjen litt søvn.."*

For å få fred til å kunne sove eller gjøre andre private ting på et kollektivt transportmiddel er man avhengig av at de andre aksepterer den enkeltes privathet i dette offentlige rommet. Noen hadde sine egne strategier ved å bevisst unngå personer de kjenner. På noen transportmidler var det imidlertid utviklet en egen pendlerkultur som ivaretar slike privathetsinteresser. Denne pendlerkulturen ble langt på vei opplevd som et fellesskap med egne regler til alles beste: *"Det hender jo vet du, når det kommer folk som ikke har pendlet før som plutselig begynner å skal prate, ikke sant, og før de finner rollen så kan de være litt slitsomme. Ja, og så er det dem som ikke har lært seg at når man har bladd gjennom avisen sin, så sender man den, ikke sant, det vet jo vi andre - Ja, det er en del sånne greier som man lærer seg etter hvert.."*

Intervjuene viste at den lange arbeidsrisen også tar krefter som går på bekostning av andre aktiviteter: Utenfor hjemmet-aktiviteter nedprioriteres i hverdagen og for mange blir det bare tid til hjemme aktiviteter, som å se på TV. Dette betydde ikke at de aldri deltok i aktiviteter utenfor hjemmet. Noen hadde faste aktiviteter de gjorde en gang i uka, de fleste gjorde imidlertid sine fritidsaktiviteter i helgene, og da gjerne i nærmiljøet. De Langveisfarende ser med andre ord ut til å ha en blanding av en hjemmeorientert og en hjemstedsorientert aktivitetspraksis. Langt på vei ser dette ut til å være en selvvalgt aktivitetspraksis ut i fra den enkeltes bostedspreferanser. Forhold ved bostedet som det ble satt pris på var frisk luft, nærheten til skog og mark, nærheten til sjøen, og nærheten til ulike lokale aktiviteter som skole og lignende. Den lange reisevegen oppfattes da gjerne som en del av investeringen for å kunne få tilgang på de godene bostedet representerer. *"sånn som vi bor til nå så bor vi veldig fint, da, stille og rolig samtidig som vi bor veldig nær sentrum (av et småsted utenfor*

*Oslo), kan du si". "Kort vei til svømmehall og kort skolevei, så det er egentlig midt i blinken. Samtidig som det er landlig og - Ja. så jeg vil heller bo her og reise enn å flytte inn i en byleilighet, altså."*

Alle velger imidlertid ikke sitt bosted selv. De kan for eksempel blitt knyttet til stedet av grunner de selv ikke har kunnet bestemme over (skilsmisse, nærheten til barna, forldre eller lignende). For noen kan derfor det å komme ut av dette miljøet av og til, være et poeng: *"Før så jobbet jeg her nede, og det ble veldig trangt å gå i lokalmiljøet både på jobb og i fritid."* *"Jeg synes det er deilig å komme ut."*

En av forutsetningene for at det er mulig å ha en slik lang arbeidsreise er at det er fleksibilitet i omgivelsene, både på jobben; *"Jeg kan komme og gå når jeg vil, det er klart hvis jeg har et møte klokka åtte, som jeg sjelden har, da kan det være et problem"*, og hjemme; *" , hvis hun (kona) hadde satt seg helt på beina «Du skal komme hjem klokka fire», ikke sant, så hadde det vært håpløst"*.

Et neste viktig element for å kunne ha en lang arbeidsveg er at transportdelen fungerer. Av forhold som ble nevnt som er av betydning er tilstrekkelige sitteplasser og presise avganger på kollektivtransporten. For bilkjørere er det viktig å unngå kø.

### **4.3 Immobiler og Lokalmobiler**

Det viktigste felleskriteriet for representantene for de Immobiler og de Lokalmobiler var at de har helsemessige problemer med å bruke et eller flere transportmidler. Dette ble opplevd på forskjellige måter avhengig av (1) om de satt i rullestol og var avhengig av andres transport, (2) om de hadde egen handikappbil, eller (3) om de hadde vont for å gå uten å være avhengig av rullestol, men kunne bruke offentlig transport.

For de som hadde vondt for å gå var det likevel dette som var deres viktigste framkomstmiddel. De hadde riktignok store problemer med å gjennomføre en del av sine turer, særlig om vinteren: *"Ja, jeg går allikevel, jeg gjør det, men det blir ikke så langt,..."*. Det ble også uttrykt redsel: *"Nei, du det er mørkt, vet du, og så er det glatt da, i vinter har det vært forferdelig glatt. - Ja, jeg er livredd for å dette, sant å si."* Vinterføret førte i tillegg til at det var vanskelig å komme seg til stasjonen for å ta kollektivtransport. En strategi var å bergene seg god tid til stasjonen. Problemet kunne imidlertid da være at en kom litt for tidlig, noe som igjen kan være et problem hvis en ikke får sitte. Å komme seg på og av trikken eller bussen var også et problem. Videre å holde seg på beina når en først har kommet på: *"En gang så var det så fullt, da, så det var ikke noe å holde meg i, og så begynner det å kjøre og jeg datt over disse menneskene, vet du."* Til tross for slike problemer ble det likevel sett på som positivt å reise kollektivt: *"... jeg kjeder meg ikke på bussen, for da kan du se på mennesker og betrakte livet rundt og sånne ting, det gjør jeg bestandig. ... .. ser gjerne ut av vinduet, ja, ser på landskapet og om det er noen forandringer siden sist og ..."*

At det å gå er et viktig framkomstmiddel for de eldre i utvalget kan skyldes at de fleste bodde relativt sentralt: I analysen foran viste jeg at de Lokalmobiler og de Immobiler hadde dårligere tilgang på bil. Flere av de eldre i utvalget nevnte imidlertid at de ikke trengte bil. Det var ikke avgjørende for å gjennomføre deres aktiviteter. Noe av dette kan også forklares ved at de alle bodde så sentralt. Selv om de ikke brukte bil noe særlig, så de helt klart fordelene ved å bruke bil, særlig på turer ut av byen. En av de eldre så imidlertid andre fordeler ved å ha bil *"forsetet er slik at du kan slå det ned, så de gangene jeg har litt trøbbel med ryggen og det begynner å stramme, da slår jeg ned setet og så ligger jeg til det går over."*

Rullestolbrukere, både de som har egen bil og andre, har langt på vei de samme problemene om vinteren som de eldre, dvs vintervedlikeholdet og at f eks at veiene ikke måkes. Brostein og høye fortauskanter ble i tillegg nevnt som spesielt vanskelige for rullestolbrukere.

Rullestolbrukere opplever gjerne det å reise kollektivt som vanskelig og masete *"... da må jeg ha to stykker til å løfte og det er liksom, det er håpløst, det er .. nei, det blir for mye mas."* Dessuten ble uttrykt at det kan oppleves som nedverdiggende å bli båret. Noen offentlige transportmidler er imidlertid lettere for rullestolbrukere å reise med enn andre. Dette gjelder fortrinnsvis T-banen og lavgulvbussene. Et problem med lavgulvbussene er på den annen side at kunnskapen om når og hvor de går er for dårlig: *"Altså jeg kan jo ikke stå på en trikkeholdeplass hele dagen og vente til det kanskje kommer en sånn buss."*

Tog kan til en viss grad brukes av rullestolbrukere, selv om det også er noe tungvint: ”... *der har de sånn ramper opp- hvis ikke de knekker går det veldig greitt.*”. ”*Men jeg må selvfølgelig passe på at de sier fra at jeg kommer, sånn at jeg kommer meg av igjen, liksom.*”. Det ble imidlertid uttrykt i ganske sterke ordelag hvor urettferdig det oppleves at planleggingen av kollektivtransporten ikke tar tilstrekkelig hensyn til rullestolbrukere. Særlig ved utbygging av nye transporttilbud.

De fleste ønsker å klare seg selv, og selvfølgelig også rullestolbrukerne. Å ha egen bil betyr uavhengighet av andre. For de som er avhengig av å bli kjørt er det avgjørende å bo sentralt for å kunne være mest mulig selvstendig: Er man avhengig av å få tildelt en handikapeilighet, har en imidlertid ikke alltid mulighet til å velge selv. TT-tjenesten er et alternativ for dem som ikke kan bruke kollektivtransport. Venting på bil var et problem som ble nevnt som både var et problem for den enkelte, men som også hadde implikasjoner for gjennomføring av ulike aktiviteter, særlig hvis det er flere som er avhengig av transport: ”... *da kunne man ikke starte møte før de aller fleste var kommet og det kunne jo ta både en og to og tre timer.*”. Men som det ble sagt: ”*Det blir jo en vanesak, altså når man er avhengig av transport så lærer man seg å planlegge, man er nødt til det liksom.*”.

For de eldre og rullestolbrukerne som ble intervjuet var det klart at de dårlige transportmulighetene de hadde oppleves som problematiske. Spørsmålet er om de hindrer dem i å gjennomføre de aktivitetene de ønsker. Svare et ja. Følgende uttalelser kan illustrere dette: ”*Ja, vanligvis så pleier jeg å gå ut en tur, men det har jeg neimen ikke tørt nå i vinter, så glatt som det var.*”. En annen: ”... *det var jo de dagene jeg ikke var ute.*”. Videre en annen: ”*Hvor mye ute jeg er, det varierer veldig med årstiden, holdt jeg på å si, jeg er ikke så mye ute om vinteren.*”. Igjen en annen: ”*Forrige tirsdag når det plutselig begynte å snø så måtte jeg bli hjemme den dagen, da kunne ikke jeg gå på jobb.*”. For rullestolbrukerne var også dårlig økonomi et element for ikke å komme seg ut, bl a at deres situasjon krever ekstra utgifter og spesielle transportløsninger.

Det er likevell ikke slik at de ikke er med på aktiviteter. Både de eldre og rullestolbrukerne deltok på ulike aktiviteter. Alle hadde vært ute dagen før intervjuet og alle hadde en eller annen aktivitet de gjorde minst en gang i uken. Dette kunne spenne fra dagligvareinnkjøp, som var det de fleste gjorde, til møter i organisasjoner, klubber eller lignende. De som hadde dårligst transportmuligheter var imidlertid minst aktiv. Det vil si de som bodde mest perifert og var avhengig av andre for å komme seg rundt.

#### **4.4 Pliktmobile og På farten**

Når det gjelder transportmuligheter utmerker De Pliktmobile og de På farten seg først og fremst med at de har dårlige tidsressurser. De jobber og de har barn. Det var særlig den manglende fleksibiliteten i hverdagen det ble lagt vekt på. For Pliktmobile kunne en hverdag oppleves på følgende måte: ”*Og så henter jeg dattera i firetida, og så er det hjem og lage middag, spise og leke litt og sånn og klokka sju legger jeg (barnet). Og da er det jo rolig kveld etterpå, stort sett, med smøring av matpakker til dagen etterpå.*”. Etterpå: ”*Kanskje forberede neste dag, og jeg må også innrømme at jeg har lett for å bære med meg litt jobb hjem.*”. Eller: ”*Når jeg henter barn fra barnehagen så kommer jeg hjem og steller leilighet og lager mat, det tar jo sin tid altså, og rydde bort ytterklærne, støvsuge, alltid en eller annen rengjøring, det er stort sett alltid nødvendig, og så lage mat....., så det tar noe tid.*”.

Barn og husarbeid tar mye tid hjemme, men det skaper også stressfaktorer når barna skal på aktiviteter: ”*Noen ganger er det stress med ungene som skal til og fra, bli hentet, det kan være stress.*”. ”*Hvis man skal snakke om noe stress for å komme seg hjem, altså, så er det å rekke disse tidene.*”. Å arbeide hjemme er en måte å dempe stresset på. Det var imidlertid ingen av dem som ble intervjuet som så dette som en mulighet: ”*Jeg tror det er skummelt altså, jeg har hørt liksom rykter om det, folk som jobber hjemme og jobber altfor mye.*”. En annen: ”*Jeg ønsker ikke at jobben skal invadere hjemmet mitt, jeg har ikke veldig lyst til å jobbe hjemmefra på PC.*”. Nok en annen: ”*Jeg synes det er veldig ålreit å komme vekk fra huset, da gjør du noe helt annet, da har du distansert deg fra huset, så jeg kunne aldri tenkt meg for eksempel å jobba hjemme, ha hjemmekontor.*”. Å slutte å jobbe helt var heller ingen løsning: ”...*for jeg tror jeg hadde blitt sprø av å bare gå hjemme.*”. Å jobbe redusert derimot var en løsning for noen: ”...*, men vi klarer ikke helt 100 prosent. Jeg er litt over 90 prosent, og hun har ca. 90 prosent stilling. Det er en slags kompromissløsning, så mye vi får til uten å strekke oss helt urimelig.*”.

Det blir gjerne et dilemma mellom omsorgen for barna og en selv. Det som var en av de viktigste skillene mellom de Pliktmobile og de På farten var at de På farten hadde løst dette dilemmaet på en eller annen måte. For en var det at en av dem var hjemmeværende. For andre var det å ha klare avtaler på bruk av egentid utenfor hjemmet: *"De dagene hvor jeg bringer til barnehage så har jeg (lov) til å jobbe så lenge som nødvendi. - Det er en slags stilltiende avtale om at vi prøver å balansere utetiden alene over tid"*. En annen løsning var å kombinere egne interesser med barnas behov, f eks ved være trener for barna på deres aktiviteter, eller å ta barna med på sine egne aktiviteter.

De Pliktmobile så ikke for seg de samme løsningene. Å ha med seg barnet kunne f eks bare være et mas: *"Det tar en halvtime ekstra hver gang du skal gjøre noe, pakke inn i bil og pakke ut av bil og inn i barnesete og ut igjen, og inn dører og ut dører og .. så vil hun plutselig ikke."* For en del av de Pliktmobile tok husarbeidet overhånd bl annet fordi de var alene om det: *"Ja, matlaging, innkjøp og alt mulig sånn er det jeg som styrer, og vasking av klær og sånt noe"*. En annen: *"Det blir jeg som gjør veldig mye hjemme og så ordner han med bilen og en del sånn andre ting"*.

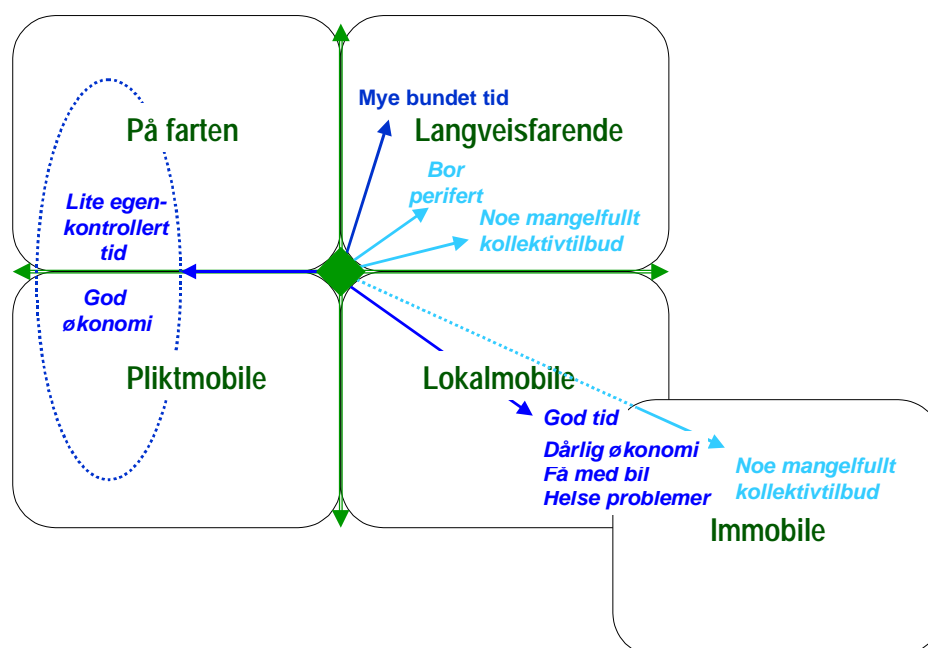
Det ble også klart uttrykt forskjeller i den forpliktelse som blir følt med hensyn til å være hjemme med familien. En var forundret over andre mann han kjenner: *Det har jeg som sagt stussa på at de har samvittighet til, til tross for at de er mye borte i jobbsituasjon eller på annen måte, så prioriterer de seg selv på fritida."* En av kvinnene mente det var knyttet til grunnleggende forskjeller mellom menn og kvinner: *"Menn gjør veldig mye mer ved siden av, men de klager ikke på at de er for lite hjemme, det blir så viktig for dem, mye viktigere enn for en kvinne. For meg så er det viktig at jeg får tid med barna mine og helst at det ikke ser helt bomba ut hele tiden, ikke sant?"*. Videre sier hun: *"(Han har) møter nå hver fjortende dag, i tillegg til at han er med i bedriftsfotball, med trening hver mandag og kamper hver onsdag etter hver. - Jeg vet allerede nå at jeg kommer til å være irritert, fordi nå prioriterer han seg selv og sitt og det han vil, så sitter jeg igjen med (barnet) og mas. Det har jeg prøvd å ta opp med ham, men han mener at det bare for meg å starte med noe. Han er positiv til at jeg skal starte med noe, men som jeg sa "når er du der, hva kan jeg planlegge i forhold til deg, jeg kan ikke planlegge noe i forhold til deg", ... men han gjør ikke noe med det."* En arbeidsdeling eller tilpassning kunne vært en løsning, men ikke alltid mulig å få til: *"Jeg må alltid ha med henne i butikken, og det synes jeg er stressende, jeg har spurt om ikke han kan være hjemme tidlig en gang i uken så jeg kan reise og handle etterpå, men det klaffer sjelden det også"*. For noen var forpliktelsene de følte for hjemmet og arbeidet så store at de ikke fikk tid til egenaktiviteter uten for hjemmet: *"For det er klart som småbarnsmor og arbeidende er det mye du ikke rekker"*. Man var gjerne mest hjemme: *"Klart man er mye mer hjemme med små barn og sånn"*. Noen følte dette som mer belastende en andre: *"Jeg føler liksom det at så har jeg ingenting som bare er mitt."*

Arbeidsdelingen i hjemmet og at folk får barn som fører til at de har en hektisk hverdag er selvfølgelig utenfor transportsektorens ansvarsområdet. Den enkeltes transportmuligheter er imidlertid ikke uvesentlig. Personer i slike hushold har gjerne et meget gjennomplanlagt tidsskjema som gjør dem avhengig av transport. *"For å kapre den arbeidstiden vi trenger så må vi nesten rekke den T-banen som vi har forestått oss å rekke....."* En er dermed avhengig av et godt, og ikke minst et presist kollektivtilbud: *"Må si med en viss tilfredshet at selve reisingen ikke tar så lang tid hvis ikke det skjer helt uforutsette dumme ting som at T-banen ikke virker eller noe sånt"*. Hvis en ikke stoler på transportmiddelet skaper dette mye stress: *"I perioder tar jeg drosje hjem, hvis jeg har for mye stress, hvis jeg ikke når det, jeg tar ikke sjansen på at bussen kommer. Det er en veldig stor stressfaktor"*. Tar det for lang tid er det også et problem: *"Bussen er irriterende. Den er ofte forsinket og veldig full, sånn at den bruker uforholdsmessig lang tid"* Eller: *"...jeg tok bussen én gang og det tok altfor lang tid, og så tok jeg toget, altså t-banen ned til Nasjonalteateret og toget, og da brukte jeg to timer og et kvarter til Lysaker"*. Bilen er dermed et alternativ både pga tiden og stresset: *"Ja, det er klart det reduserer stressfaktoren også at vi drar sammen i bilen"*. En av de Pliktmobile mente imidlertid at all reise til og fra jobb var stressende: *"... til og fra jobben er det masete, altså, enten som passasjer eller på bussen eller du kjører selv, ...."*

## 5 Avslutning

Som analysen viser så kan utvalget fra de 10 største Norske byene deles inn i fem mobilitetssegmenter. Hver med sin særegne mobilitetsprofil. Slik disse er beskrevet her må de forstås som idealtyper. I tolkningen av analysen kunne det vært tatt med et sjetende segment, et segment som ikke skilte seg ut langs noen av mobilitetsdimensjonene. Det vil si de som representerer gjennomsnittet. Gjennomsnittet er imidlertid ikke interessant når fokuset er satt på forskjeller.

Analysen viser videre at de fem mobilitetssegmentene hadde ulike profiler når det gjaldt transportmuligheter. Hvis det i konstruksjonen av de fire segmentene i mobilitetsrommet ikke hadde hatt med gjennomsnittsegmentet hadde forskjellene i transportmulighetene blitt større og tydeligere. Selv med gjennomsnittsegmentet i analysen er forskjellene imidlertid klare. Segmentenes transportmuligheter kan oppsummeres på følgende enkle måte:



Figur 5.1: En enkel oversikt over mobilitetssegmentenes transportmuligheter.

De typiske Langveisfarende bor mer perifert enn andre og har noe dårligere kollektivtransporttilbud enn de fleste andre. Ellers har de gode mobilitetsevner. Dette segmentet bruker langt tid på sine reiser, men får ikke omsatt denne tiden på mer enn en arena. Ut fra de kvalitative intervjuene kan det imidlertid se ut som denne tiden er en del av *investeringen* som gjøres for å bo der de ønsker å bo.

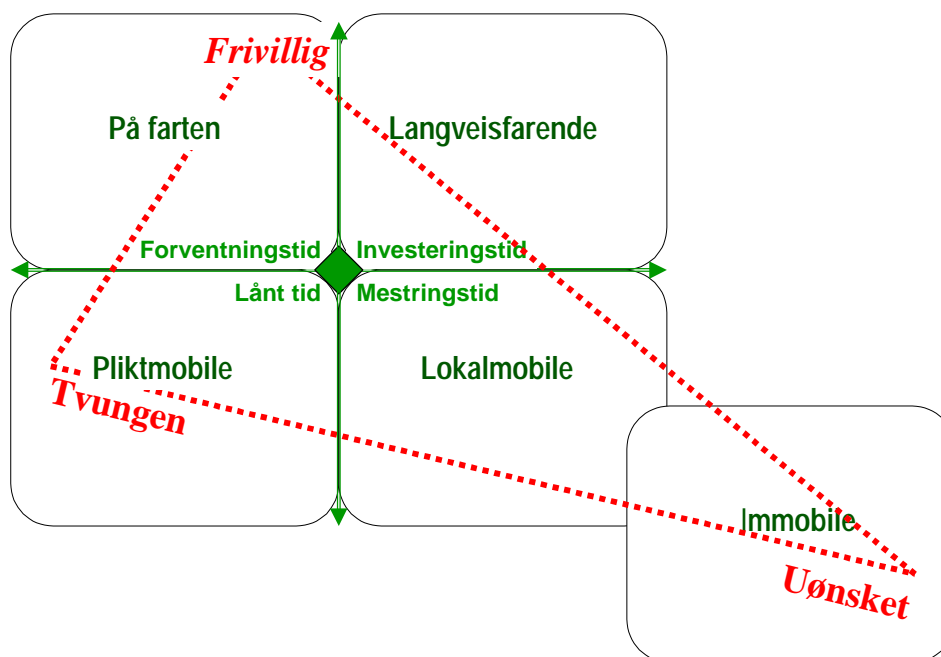
De typiske Immobiler og Lokalmobile har først og fremst dårlig helse og de er gamle. Deretter har de dårlig råd og det er få med bil. I tillegg har de Immobiler noe dårligere kollektivtransporttilbud. For begge disse segmentene er det problemer å komme seg ut. Selve reisen er en barriere som må *mestres*. For mange av de Immobiler er det derfor grunn til å tro at deres ekstreme hjemmeorienterte situasjon er uønsket.

Det typiske for de På farten og Pliktmobile er at de har liten egenkontrollert tid på grunn av arbeid og barn. Ellers har de gode transportmuligheter. Til tross for dette tidspresset klarer de typiske På farten å ivareta sine såkalte frivillige reiser, enten dette er besøksreiser eller egne eller barns fritidsreiser. Dette skyldes langt på vei at de enten tar seg tid, får avtalt tid eller at de tar med seg barna. Reisen for disse er da langt på vei et resultat av deres preferanser. Reisen er gjerne knyttet til en positiv *forventning* til aktiviteten de skal på.

For de typiske Pliktmobile har få frivillige reiser. Tidskravet fra barn og hjem oppleves krevende og de har ikke fått til noen avtale om egen tid til fritidsaktiviteter. De bruker tid på reiser fram og tilbake

til jobb, hente og bringe barn i barnehage og til innkjøp av dagligvarer. Disse reisene er de mer eller mindre tvunget til å gjøre for at logistikken i hjemmet skal gå opp. Reisene gjøres på *lånt tid* fra hjemme aktiviteter eller egenaktiviteter utenfor hjemmet.

Segmentenes forhold til egne reiser kan oppsummeres på følgende måte



Figur 5.3: En enkel oversikt over de ulike mobilitetssegmentenes forhold til egen mobilitet og hvordan de ser på tiden de bruker på reise.

## 6 Referanser

Bourdieu, P. 1984

*Distinction: Critique of the Judgement of Taste*. Harvard University Press, Cambridge.

Coleman, James S. 1971

*Resources for Social Change*. New York

Hjorthol, R 1998

Hverdagslivets reiser. En analyse av kvinners og menns daglige reiser i Oslo. TØI-rapport 391/1998, Transportøkonomisk institutt.

Jacobsen, J. 1994

*Transportortmiddelvalg ved lange reiser*. TØI-rapport 285/1994 Transportøkonomisk institutt, Oslo.

St meld nr 14

*Om levekår og boforhold i storbyene*. Kommunal- og arbeidsdepartementet.

Stangeby, I. 1987

*Reisevaner i Norge*. TØI-rapport 1987, Transportøkonomisk institutt, Oslo.