

Sykepleien

FAGUTVIKLING

Bosted og arbeidstid begrenser sykepleieres mulighet til å reise klimavennlig

Økte boligpriser tvinger mange sykepleiere til å bosette seg lenger fra arbeidsplassen. Det kan gjøre klimavennlige reiser vanskeligere i en arbeidshverdag med turnus.

Hilde Solli

Doktorgradstudent

Institutt for sosiologi og samfunnsgeografi, Universitetet i Oslo og Klimaetaten, Oslo kommune

Klima

Miljø

HMS

Kommune

Sykepleien 2026;114(108766):e-108766

DOI: [10.4220/Sykepleiens.2026.108766](https://doi.org/10.4220/Sykepleiens.2026.108766)

Hovedbudskap

Turnusarbeid, bosted og kollektivtilbud påvirker sykepleieres mulighet til å reise klimavennlig. Sykepleiere som bor i forsteder, har ofte de største utfordringene, særlig etter nattevakter og i helgene. Transportpolitikken bør ta hensyn til helsepersonells arbeidstider og hverdagsliv for å gjøre klimavennlige reiser tilgjengelige for flere.

Har sykepleiere mulighet til å reise klimavennlig i hverdagen? Sykepleiere trengs overalt, på sykehus, sykehjem, i hjemmetjenesten og på legevakt, men de har ikke nødvendigvis råd til å bo overalt.

Kompakte byer har blitt attraktive å bo i og gjør det enklere å gå, sykle og reise kollektivt. Samtidig har boligprisene økt, og sykepleierindeksen viser at mange sykepleiere sliter med å kjøpe bolig.

Dette dilemmaet er utgangspunktet for et forskningsprosjekt der jeg har intervjuet sykepleiere om hverdagsreisene deres: Hvordan reiser de, hvorfor velger de som de gjør, og hva de tenker om valgene sine? Bakgrunnen er en klimapolitikk som skal skape sunne, trivelige og velfungerende byer med små sosiale forskjeller (1), samtidig som boligprisene stiger.

FAKTA

Sykepleierindeksen

Sykepleierindeksen viser hvor stor andel av boligene som omsettes, en enslig sykepleier har økonomi til å kjøpe. Indeksen beregnes av Eiendomsverdi og publiseres av Eiendom Norge. I 2025 hadde en enslig sykepleier på landsbasis råd til 30,1 prosent av de omsatte boligene. Beregningen er basert på en gjennomsnittlig årslønn for sykepleiere på om lag 720 000 kroner.

Kilder: Eiendom Norge og Eiendomsverdi

Forskningen undersøker sykepleieres reisehverdag

Sykepleiere kan regnes som en del av den norske middelklassen. De har høyere utdanning og tjener omtrent en gjennomsnittlig lønn.

Sykepleiere jobber på sykehus, sykehjem og i hjemmetjenesten – steder som ikke nødvendigvis har et godt kollektivtilbud. Ettersom sykepleiere må være fysisk til stede på jobb, er de mer avhengige av å reise enn mange andre arbeidstakere. I tillegg arbeider de ofte turnus og reiser på ukurante tider.

I forskningen ser jeg på hverdagsreiser og mulighetene for klimaomstilling med utgangspunkt i at byen må fungere for dem samfunnet trenger er fysisk til stede på jobb. Jeg tar også utgangspunkt i at sykepleiere er en ressurssterk og ikke spesielt sårbar gruppe. Det betyr at det som er vanskelig for sykepleiere, trolig er enda vanskeligere for personer med lavere inntekt eller som er sårbare på andre måter.

«Sykepleiere arbeider ofte turnus og reiser på ukurante tider.»

Oslo er valgt som studieobjekt fordi byen har lyktes med å kutte utslipp og endre innbyggernes reisevaner. Ifølge Ruters Markeds- og informasjonssystem (MIS) falt andelen daglige reiser med bil fra 34 til 28 prosent fra 2009 til 2023, mens kollektivtrafikken økte fra 29 til 34 prosent.

Samtidig har andelen elektriske kjøretøy økt. Oslo er også en by med høye boligpriser, der dilemmaene denne artikkelen tar opp, kommer tydelig til syne.

Dette innlegget bygger på en fagartikkel som tidligere er publisert i Journal of Urban Mobility (2).

Sykepleiere må være fysisk til stede på jobb

Jeg har intervjuet 28 sykepleiere som jobber ved to sykehjem i Oslo, på sykehus og ved legevakten på Aker. Deltakerne ble rekruttert gjennom ledelsen ved de ulike arbeidsplassene.

Sykepleiere er valgt som studiegruppe fordi de representerer middelklassen, må være fysisk til stede på jobb, jobber turnus og har arbeidsplasser i ulike deler av byen. Sykehjemmene ble valgt i samarbeid med Sykehjemsetaten i Oslo kommune fordi de har begrenset kollektivtilgang. Intervjuene er ikke ment å utgjøre et representativt utvalg, men å gi forståelse gjennom mangfoldige fortellinger.

Intervjuene var semistrukturerte og fulgte et sett forhåndsdefinerte spørsmål som både ga struktur til samtalene og tillot dem å flyte fritt. Intervjuene ble analysert ved hjelp av programvaren NVivo 14 og 15. Analysen vekslet mellom teori og empiri og tok utgangspunkt i operasjonaliseringen av romlig kapital, slik den beskrives nedenfor.

Alle intervjuene ble gjennomført med informert samtykke. Deltakerne er anonymisert ved bruk av pseudonymer, og studien er godkjent av Sikt – Kunnskapssektorens tjenesteleverandør.

Romlig kapital påvirker hvordan vi reiser

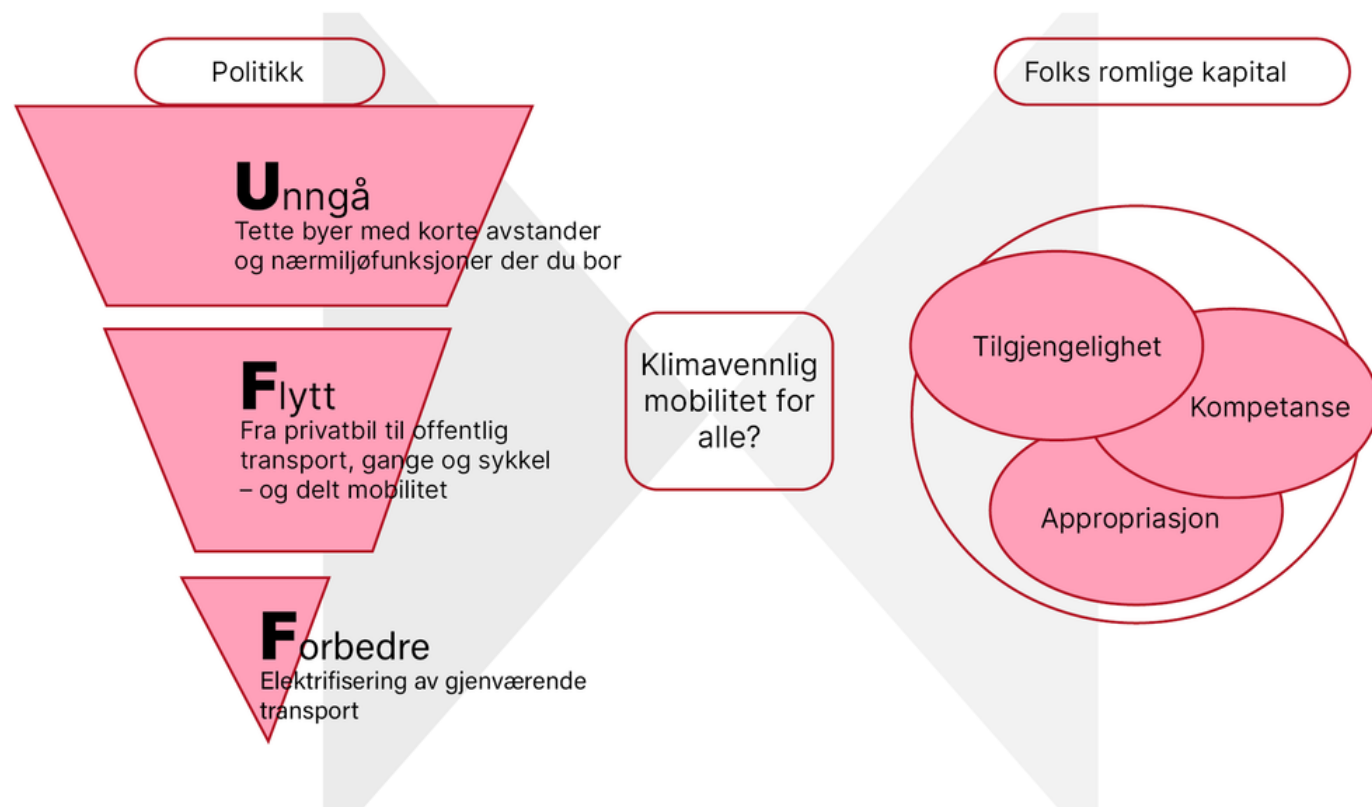
Jeg definerer klimavennlig mobilitet med utgangspunkt i UFF-rammeverket: Unngå, flytte og forbedre (3–5). Målet er å *unngå* unødvendig transport ved å bygge byer der de viktigste funksjonene ligger nær der folk bor. Transport skal *flyttes* fra bil til kollektivtransport, sykkel og gange – eller delt mobilitet. Den transporten som gjenstår, skal *forbedres* gjennom elektrifisering (se figur 1).

Imidlertid er det flere forhold som er viktige for hvordan vi reiser. Begrepet romlig kapital (6–8) handler om hvor tilgjengelige ulike funksjoner er – som arbeidsplassen – og hvilken kompetanse vi selv har, for eksempel om vi har førerkort eller er komfortable med å sykle. Vi forstår mulighetene våre på bakgrunn av tilgjengelighet og kompetanse. I artikkelen omtaler jeg dette som *appropriasjon*.

Man kan kjøpe seg romlig kapital ved å skaffe seg en bolig et sted med god tilgjengelighet – men det vil fortsatt være avhengig av de to andre aspektene. Begrepet romlig kapital gir mulighet til å undersøke noe av kompleksiteten i hverdagsreiser.

Jeg bruker begrepet mobilitet fremfor transport fordi mobilitet handler om mennesker og hverdagslivet, ikke bare om infrastruktur og effektivitet. I midten av figur 1 har jeg stilt spørsmålet om klimavennlig mobilitet er for alle, og det er dette spørsmålet jeg ser på i artikkelen.

Figur 1. Hverdagsreiser



Byboerne har god tilgang til klimavennlig mobilitet

Sykepleierne i studien er delt inn i fire grupper ut fra hverdagsliv, bosted og hvordan de approprierer mobilitet.

1. Enslige byboere
2. Familier i byen
3. Familier i forstedene
4. Bekymrede sykepleiere

De to første gruppene – enslige byboere og sykepleiere med familie i byen – forteller at de har god tilgang til klimavennlig mobilitet. Å bo i indre by gir tilgang til en livsstil med sosiale muligheter og romlig kapital.

«God offentlig transport, sentralt, nære venner – og jobb, selvsagt. Det er viktig», sier Pernille.

Heidi forteller: «Jeg er litt sånn at hobbyer er det å møte venner og bekjente, gå ut og spise, ta seg et glass vin eller en kopp kaffe. Det er gjerne der man møtes når man er kommet opp i 30-årene.»

Hverdagslogistikken avgjør boligvalget

For familiene ser hverdagen annerledes ut, men vurderingene er de samme.

Kaja forteller hvorfor de valgte å bli boende i leilighet i byen: «Vi var og så på et hus, holdt av huset og alt sånt, men trakk oss helt i siste sekund. Fordi vi trives med å ha ting i nærheten, og med hverdagslogistikken. Jeg har jo hatt foreldre som har pendlet, og jeg så hvor mye tid de brukte på å reise. Det var det ingen av oss som hadde lyst til. Så det var egentlig det det falt litt på.»

Kaja og familien har med andre ord valgt romlig kapital i form av enkel tilgang til ting og korte hverdagsreiser fremfor å flytte til hus.

Ikke alle sykepleiere kommer inn på boligmarkedet

Selv om sykepleierindeksen viser at det er vanskelig å kjøpe bolig med sykepleierlønn, har de fleste sykepleierne i studien, også de unge og single, klart å kjøpe egen leilighet. For mange har det vært mulig takket være økonomisk hjelp fra familien, ekstravakter eller tillegg for ubekvem arbeidstid.

Benedikte forteller: «Men jeg jobbet mye nattvakter, og så jobbet jeg litt ekstra. Og da hadde vi sånn covid-tillegg. Det visste ikke han i banken da. Men jeg fikk ekstra tillegg på de vaktene. Så de siste fem-seks måneder var vel kanskje de lønsslippene vi så på for å beregne hvilket lån jeg kunne få.»

«Sykepleiere uten økonomisk støtte kan ende opp på leiemarkedet og få en mer utrygg boligsituasjon.»

Vilde forteller at hun fikk hjelp av moren sin: «Jeg har jo alltid betalt for mitt eget lån. Men så har ikke banken stolt på at jeg har klart det. Det er jo det som er. Så jeg har jo klart det selv, men mamma har stått i det.»

Nils, derimot, får ikke kjøpt seg leilighet: «Nei, jeg leier, jeg prøvde å kjøpe i sommer. Det er ikke sjans. Nei, jeg tjener ikke nok, rett og slett. Jeg syns det er altfor dyrt i Oslo. Det blir jo for lite. Leieprisene er kjempehøye, og det er vanskelig for meg å kjøpe. Det eneste alternativet er å flytte ut av byen. Jeg har jo tenkt på det.»

Sykepleiere uten økonomisk støtte kan ende opp på leiemarkedet og få en mer utrygg boligsituasjon. Denne sårbarheten reflekterer en sårbarhet i samfunnet, som særlig vil ramme personer med lavere inntekt og svakere familienettverk.

Familier i forstedene blir mer avhengige av bilen

Gruppen «familier i forstedene» ønsker mer plass og bedre tilgang til grøntområder. Lisbet forteller at familien valgte bosted slik at mannen fortsatt kunne sykle til jobb, samtidig som de fikk større plass og nærhet til T-banen.

Når folk flytter ut av sentrum, varierer tilgangen til klimavennlig mobilitet mer. Til og fra jobb opplever sykepleierne ofte klimavennlige alternativer som kollektivtransport og sykkel som best. Andre kjører bil og sier at de sparer mye tid.

Petter beskriver hvorfor familien valgte å kjøpe bil: «Da jeg flytta ut, så var det et mareritt å komme seg dit. Når jeg skulle på jobb, så måtte jeg først gå halvannen kilometer klokka seks om morgenen for å komme til nærmeste T-bane som gikk tidlig nok. Etter en liten stund fant vi ut at vi måtte kjøpe bil.»

På fritiden bruker de bilen til ærender som å handle eller å følge barn på trening. Også andre studier har vist at folk kjører mer når de bor mindre sentralt (9).

Utrygge opplevelser påvirker transportvalgene

Intervjuene viser også hvordan erfaringer med sykling, kollektivtransport og trafikkork former sykepleiernes kompetanse og måten de tar i bruk ulike transportformer på – det jeg omtaler som appropriasjon (se figur 1). Sykling og spesielt sparkesykkel er i en særstilling. Enkelte snakker om hva de har sett av ulykker og hodeskader når de forteller om sitt forhold til sykkel og sparkesykkel.

Heidi snakker om sparkesykkel: «Jeg jobber i akuttmottaket. Jeg har fått veldig mange stygge skader. Og bare kjente at det trenger jeg ikke.»

«Ubehagelige opplevelser eller ryktet til et område gjør at noen kvier seg for å reise kollektivt eller gå.»

Ubehagelige opplevelser eller ryktet til et område gjør at noen kvier seg for å reise kollektivt eller gå.

Abigail forteller om en opplevelse etter en nattevakt: «På T-banen etter nattevakt hadde jeg på meg en shorts fordi det var sommer. Så kom det en dame, og jeg vet ikke hva som var feil med henne. Hun kjeftet på meg og sa: «Du er en hore.» Så jeg ble litt sånn. Og så så jeg på de andre, hva skulle de gjøre? Men de bare, liksom, de sa ikke noe. Så for meg var det en veldig ekkel opplevelse.»

Erfaringer skaper bekymring i hverdagsreisene

For enkelte sitter erfaringene fra pandemien fortsatt i. Lisbet sier: «Jeg liker jo ikke å sitte på T-banen når noen hoster ved siden av meg. Jeg er litt prega av jobb.»

På bakgrunn av disse fortellingene har jeg kalt en gruppe sykepleiere for «bekymrede sykepleiere». I det ligger det at bekymring er viktig når de velger hvordan de reiser.

Cedric kommenterer: «Ja, jeg vil si det er trygt, egentlig. Jeg er jo såpass, holdt jeg på å si, privilegert med tanke på at jeg er en ganske stor kar, da, så jeg opplever egentlig aldri noe ubehag. Men jeg vet av det jeg har hørt av venner og venninner, at noen kan oppleve frekke ungdommer og veldig høylytte ungdommer og sånn. Og da er det spesielt etter kveldsvakt, for da tar man jo bussen som går herfra litt over ti. Og da har jeg spesielt fått tilbakemeldinger fra kona, da, når hun har jobbet kveld. Hun synes det er veldig ekkelt.»

Hverdagslivet former reisevalgene

Omsorgsansvar skaper også dilemmaer knyttet til klimavennlig mobilitet. Flere sykepleiere beskriver hvordan behovet for å kjøre barn til aktiviteter gjør familien mer avhengig av bil. Samtidig må barn lære å mestre et komplekst trafikkmiljø og å reise kollektivt. Dette er kompetanse og vaner foreldre lærer barna sine: enten evnen til å mestre en kompleks by eller å være avhengig av bil i hverdagen.

Intervjuene viser også at sykepleierne forstår tilsynelatende objektive faktorer, som tid og kostnader, på ulike måter. De beskriver mobilitet både som et grunnleggende behov – å komme seg fra A til B – og som en mulighet til å kople av. Dette er også kjent fra andre studier (10, 11).

«Klimavennlig mobilitet kan oppfattes som både dyrere og mer tidkrevende enn den faktisk er.»

Flere forteller at de opplever pendling som stressreduserende, en mulighet til å lytte til podkaster og forberede seg på eller bearbeide jobben.

De som ikke reiser kollektivt, oppfatter ofte kollektivtransporten som mer tidkrevende enn kollektivreisende gjør. Erfaring skaper altså kompetanse. Enkelte forteller at de ser ulikt på ulike kostnader: Utgifter som betales direkte, som kollektivbilletter, vurderes annerledes enn bilutgifter som bare blir trukket av kontoen.

Klimavennlig mobilitet kan derfor oppfattes som både dyrere og mer tidkrevende enn den faktisk er.

Klimavennlig mobilitet er ikke like tilgjengelig for alle

Klimavennlig mobilitet handler om mer enn fysisk tilgang. Det omfatter også kulturelle oppfatninger av hva som er best, bekymringer og kompetanse. Et sentralt spørsmål om rettferdighet er hvordan tilgangen til klimavennlig mobilitet fordeles – jevnt eller ujevnt. Sykepleiere er avhengige av å komme seg på jobb – også på kvelder, netter og i helger.

Studien viser at det å flytte ut av sentrum gjør det vanskeligere å reise kollektivt, gå eller sykle. Sykepleiere i forstedene møter større mobilitetsbegrensninger, spesielt etter nattevakter og i

helgene. Opplevelser knyttet til ulykker, pandemi eller sosiale situasjoner kan også bidra til å gjøre slike valg vanskeligere.

Selv om sykepleiere er en middelklassegruppe, reflekterer deres sårbarhet en bredere samfunnsmessig sårbarhet, særlig for dem med få ressurser.

Arbeidsgivere og kommuner kan legge til rette

Arbeidsgivere kan gjøre det enklere å velge klimavennlige transportformer ved å ta hensyn til kollektivtilbudet når vakter planlegges, legge til rette for sykkelparkering og skape en kultur som fremmer klimavennlige reisevalg. Det handler både om praktisk tilrettelegging og om å sette temaet på dagsordenen.

Kommunene bør legge til rette for klimavennlig mobilitet på en måte som tar høyde for ulike erfaringer og livsstiler. En kompakt by gir gode muligheter for klimavennlig hverdagsmobilitet.

Samtidig kan en kompakt bystrategi og investeringer i kollektivtransport, som forbedrer tilgjengelighet, også føre til økte boligpriser. Det kan presse folk ut av byen og dermed påvirke folks mulighet til å leve klimavennlig.

Merknad

Prosjektet er en del av forfatterens offentlige sektor-ph.d., støttet av Norges forskningsråd. Forfatteren er ansatt i Klimaetaten i Oslo kommune. Det oppgis ingen øvrige interessekonflikter.



HVERDAGSREISEN: Sykepleiere må være fysisk til stede på jobb, også på kvelder, netter og i helger. Derfor passer ikke alltid klimavennlige transportløsninger med arbeidshverdagen deres.

Illustrasjonsfoto: AaronChenPS2 / Shutterstock / NTB

1. Klimaetaten, Oslo kommune. Klimastrategi for Oslo mot 2030 [internett]. Oslo: Klimaetaten; 31. mai 2021 [hentet 8. januar 2026]. Tilgjengelig fra: <https://www.klimaoslo.no/rapport/klimastrategi-for-oslo-mot-2030>
2. Solli H. Climate-friendly mobility: a possibility for nurses? J Urban Mobil. 2026;9:100187. DOI: [10.1016/j.urbmob.2026.100187](https://doi.org/10.1016/j.urbmob.2026.100187)
3. Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC). Climate change 2022: mitigation of climate change. Working group III contribution to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change [internett]. Genève: IPCC; 2022 [hentet 21. april 2022]. Tilgjengelig fra: https://report.ipcc.ch/ar6wg3/pdf/IPCC_AR6_WGIII_FinalDraft_FullReport.pdf
4. Klimautvalget 2050. Omstilling til lavutslipp – veivalg for klimapolitikken mot 2050 [internett]. Oslo: Departementenes sikkerhets- og serviceorganisasjon; 2023 [hentet 24. november 2024]. Tilgjengelig fra: <https://files.nettsteder.regjeringen.no/wpuploads01/sites/479/2023/10/Klimautvalget-2050.pdf>
5. Solli H. Oslo's climate shift in urban planning: from tradition to innovation. J City Clim Policy Econ. 2025;3(1):179–96. DOI: [10.3138/jccpe-2024-0010](https://doi.org/10.3138/jccpe-2024-0010)
6. Guitton E, Eisenman L, Guerin C, Potel M, Somat A. Defining motility: the uses, operationalisations and limits of a concept. Mobilities. 2025;20(5):969–85. DOI: [10.1080/17450101.2024.2449515](https://doi.org/10.1080/17450101.2024.2449515)
7. Kaufmann V, Bergman MM, Joye D. Motility: mobility as capital. Int J Urban Reg Res. 2004;28(4):745–56. DOI: [10.1111/j.0309-1317.2004.00549.x](https://doi.org/10.1111/j.0309-1317.2004.00549.x)
8. Rérat P. Spatial capital and planetary gentrification: residential location, mobility and social inequalities. I: Lees L, Phillips M, red. Handbook of gentrification studies. Cheltenham: Edward Elgar Publishing; 2018. s. 103–18. DOI: [10.4337/9781785361746.00016](https://doi.org/10.4337/9781785361746.00016)
9. Næss P, Strand A, Wolday F, Stefansdottir H. Residential location, commuting and non-work travel in two urban areas of different size and with different center structures. Prog Plan. 2019;128:1–36. DOI: [10.1016/j.progress.2017.10.002](https://doi.org/10.1016/j.progress.2017.10.002)
10. Rérat P, Lees L. Spatial capital, gentrification and mobility: evidence from Swiss core cities: Spatial capital, gentrification and mobility. Trans Inst Br Geogr. 2011;36(1):126–42. DOI: [10.1111/j.1475-5661.2010.00404.x](https://doi.org/10.1111/j.1475-5661.2010.00404.x)
11. Sheller M, Urry J. The new mobilities paradigm. Environ Plan A. 2006;38(2):207–26. DOI: [10.1068/a37268](https://doi.org/10.1068/a37268)