

Sammendrag:

Byutvikling og arbeidsreiser – gentrifisering og reurbanisering som miljøfaktorer

Arbeidsreisen er sentral både for den enkelte og for samfunnet. Den har sosial, kulturell og økonomisk betydning. For den enkelte og husholdet har arbeidsreisen stor betydning for hvordan hverdagslivet kan organiseres. Arbeidsreiser kombineres ofte med andre typer av gjøremål og reiser, for eksempel å følge barn til og fra barnehage eller skole og innkjøp av dagligvarer eller andre varer. Dess flere institusjonelle tidsbindinger, for eksempel til skole og barnehage, jo mer presset blir tidsorganiseringen i tilknytning til arbeidsreisen. Selv om en økende andel av de yrkesaktive har fleksible arbeidstidsordninger og flere har mulighet til å arbeide på andre steder enn den faste arbeidsplassen, er det fremdeles slik at en stor majoritet av de yrkesaktive ”går i takt”. Arbeidsreisene blir dermed dimensjonerende både for kollektivtransport og vegtrafikk. Hvor lange arbeidsreisene er, hvor arbeidsplassen ligger i forhold til boligene, hvordan folk kommer seg til og fra arbeidet og hvor ofte de reiser, vil dermed ha stor samfunnsmessig betydning. De senere års tendenser, både nasjonalt og internasjonalt, med en økende interesse for å bosette seg i sentrale områder av de større byene, vil kunne ha betydning for reiselengder og transportmiddelbruk på arbeidsreisene.

De forskjellige aspektene ved arbeidsreisen danner basis for flere spørsmål og problemstillinger som tas opp i denne rapporten. Problemstillingene kan formuleres i følgende spørsmål:

- Hvilken utvikling i arbeidsreisenes lengde og transportmiddelbruk har skjedd i storbyregionene på 80- og 90-tallet? Hvilke grupper i befolkningen har gjort hvilke tilpasninger?
- Hvilke forskjeller er det mellom de som er bosatt i de indre bydelene i forhold til de som bor i de ytre? Hvilke motiver har de for å bosette seg i de ulike delene av byen? Er reduksjon i arbeidsreisens lengde et motiv for å bytte bolig?
- Hvor lange arbeidsreiser og hvilke transportmidler bruker de som bor i indre by i forhold til bosatte i ytre by? Hvilke variasjoner er det mellom ulike yrkes- og utdanningsgrupper? Hvilken rolle spiller den kulturelle kapital i forhold til økonomisk kapital? Hvilke tilpasninger gjør kvinner i forhold til menn? Er det fremdeles slik at kvinner både har kortere arbeidsreise og lavere bilbruk enn menn?

Den første gruppen av spørsmål baserer seg på resultater fra de nasjonale reisevaneundersøkelsene fra 1985, 1992, 1998 og 2001. Svar på de resterende spørsmålene stammer fra en spørreundersøkelse som ble gjennomført i Oslo, Bergen og Trondheim april/mai 2001. Utvalgene ble trukket fra tre aldersgrupper; 30-35 år, 45-50 år og 60-65 år.

Reurbanisering og gentrifisering

I etterkrigstida har byutviklingen i Norge vært kjennetegnet av en spredning av funksjoner og utbygging av forsteder og drabantbyer. På begynnelsen av 90-tallet så det imidlertid ut til at denne utviklingen endret retning. I mange store og mellomstore byer har befolkningsøkningen i ytterområdene og omlandet enten avtatt eller stabilisert seg, mens befolkningen har økt i de sentrale byområdene. Trenden ser med andre ord ut til å være snudd fra en suburbanisering til en begynnende reurbanisering. Dette tyder på at folk har endret preferanser når det gjelder kvaliteter ved bolig, bomiljø og bosted. Etterspørselen etter sentralt beliggende boliger har ført til at boligprisene i sentrale byområder har økt og særlig i områder som tidligere hadde lav status.

Denne utviklingen er felles for mange av storbyene i vesten og går under betegnelsen *gentrifisering*. Det betyr at områder i indre by, som tidligere var kjennetegnet av fattigdom og dårlig vedlikehold, er blitt populære som boligområder for middelklassen.

Gentrifisering og reurbanisering har blitt diskutert og forsøkt forklart ut fra ulike teoretiske vinklinger. Det har i hovedsak vært tre ulike forklaringsmodeller som har vært lansert, med vekt på henholdsvis produksjon, konsum og livsstil og ”feminisering” av arbeidslivet.

Neil Smith har vært hovedtalsmannen for en økonomisk eller produksjonsorientert tilnærming for å forklare fenomenet gentrifisering. Smith hevder at gentrifisering har mer med kapitalens bevegelser enn med menneskers flyttinger å gjøre, og at endringer i næringsstrukturen med avindustrialiseringen av sentrale byområder fører til et gap mellom den potensielle verdien av sentrale eiendommer og den faktiske verdien (”rent gap”). Dette skaper et marked for reinvesteringer i bysentre, med utbygging av nye boligområder sentralt i byen.

En tilbudsside trenger imidlertid også en etterspørselsside. Det må være en gruppe av potensielle kjøpere av slike nye prosjekter og rehabiliterte boliger i tradisjonelle arbeiderklassestrøk. David Ley er hovedrepresentanten for motpolen til ”produksjonsperspektivet”. Leys utgangspunkt er at gentrifisering ikke kan forklares uten at man tar utgangspunkt i de enkelte aktørenes valg. I dette perspektivet er gentrifisering knyttet til den individuelle konsumentens preferanser og initiativ, og de kulturelle aspektene er knyttet til sosiale endringsprosesser.

Et tredje perspektiv på gentrifiseringen er feminisering av arbeidslivet, og noen snakker også om feminisering av byen. Kvinner har økt sin deltakelse på arbeidsmarkedet betydelig i løpet av de siste 30-40 år, og stadig flere av dem arbeider heltid. Kvinnens økte yrkesdeltakelse har tre effekter som har betydning for utvikling av bysamfunnet: Inntektsøkning, tidspress og flere hushold med én person/enlige forsørgere. Drabantbyen eller suburbia knyttes ofte til en

patriarkalsk samfunnsorden, med mannen som hovedforsørger og kvinnen som bakkemannskap i hjemmet. Utformingen av drabantbyområdene med separering av bolig og arbeid, forutsatte nærmest hjemmehusmoren. Når de aller fleste kvinner med barn etter hvert også har yrkesarbeid, blir lange avstander mellom bolig og arbeidsplass en tidsmessig ulempe. En sentralt lokalisert bolig eller bolig nær arbeidsplassen sparer tid, og betyr også at bil blir mindre nødvendig for å komme seg på arbeid.

De praktiske sidene ved reurbaniseringen eller gentrifiseringen som bedre tilgjengelighet og reduksjon av avstander kan betraktes som en del av feminiseringstilnærmingen. Disse aspektene har det imidlertid blitt lagt relativt liten vekt på i de teoretiske diskusjonene om endringer i byutvikling. Vi tar opp disse forholdene til diskusjon i denne rapporten. I de norske storbyene er det også andre faktorer som bidrar til å forsterke flyttestrømmen mot de sentrale delene av storbyområdene. Dette gjelder særlig endring i forholdet mellom kvalitetene ved å bo i de indre bydelene i forhold til i de ytre bydelene. Gjennom trafikksanering og byfornyelse har bomiljøet i indre bydeler blitt betraktelig forbedret. Samtidig har trafikkbelastningen på innfartsveiene økt. Det betyr både at trafikks ulemper i større grad enn før havner utenfor bykjernen og at kjøring øker.

Utvikling av arbeidsreisene fra 1985 til 2001

Oversiktsanalysen av arbeidsreisenes utvikling i de store byene viser at reiselengdene har økt fra ca 12 km til 14 km. Mellom 1985 og 1992 var det ingen endring, mens det har vært en øking gjennom 90-tallet. Den største økningen i reiselengden har skjedd i omegnskommunene til de store byene. Det er bosatte i omegnskommunene til Oslo som har de lengste arbeidsreisene. Forskjellen mellom kvinner og menn er større utenfor enn innenfor bygrensene. Dette kan tyde på at pendlingsmuligheten og -viljen er større blant menn i de ytre delene av storbyregionene enn blant kvinner.

Tidsbruken har endret seg lite, noe som betyr at hastigheten på reisen har gått opp. Dette har sammenheng med endring i transportmiddelbruken. Bilbruken som sjåfør har økt med 10 prosentpoeng i løpet av perioden, fra 46 prosent i 1985 til 56 prosent i 2001.

Økningen i bilbruk har vært større for kvinner enn for menn, men det er fremdeles flere menn enn kvinner som bruker bil til arbeidet. Ca 70 prosent av de som har gratis parkering kjører bil til jobben. Dette har ikke endret seg nevneverdig i perioden. De som har et svært godt kollektivtilbud har heller ikke endret bilbruken.

En multivariat analyse viser at gratis parkering er det viktigste forholdet for om bilen brukes på arbeidet, og dette er forsterket i løpet av perioden. Det som ellers har skjedd, er at betydningen av kjønn er like sterk i 2001 som i 1985, selv når det er kontrollert for effekten av de andre variablene. Et svært godt kollektivtilbud (mindre enn én km til holdeplass og fire eller flere avganger per time) har betydning, men gratis parkering er mye viktigere. I løpet av perioden er det også en tendens til at forskjellen mellom Oslo og Trondheim har økt. I 1998 og i 2001 var det en signifikant høyere bilbruk i Trondheim enn i Oslo også når det er kontrollert for effekten av de andre variablene.

Grunner til valg av bosted i byen

Undersøkelsen fra Oslo, Bergen og Trondheim viser at den viktigste grunnen til at folk velger å bosette seg i de indre bydelene er at de kan gå og sykle til sine daglige aktiviteter. Nesten like mange legger vekt på nærhet til sentrum, og en fjerdedel legger vekt på nærhet til arbeid. Alle disse tre motivene kan ses som uttrykk for noe av det samme, nemlig at bosted i indre by er praktisk for å nå de aktiviteter og tilbud de ønsker eller trenger. Kvinner legger mer vekt på disse faktorene enn hva menn gjør. Vi ser at kvinner også i de ytre bydelene synes det er viktig å kunne gå og sykle til daglige gjøremål. Uavhengighet både av bil og kollektive transportmidler gir en frihet som svært mange setter pris på. Befolkningen i indre by vektlegger forhold som forenkler den daglige tilværelsen og bidrar til en mindre stresset hverdag.

Det som ofte er forbundet med urbane kvaliteter, slik som et variert tilbud av kultur og underholdning, et godt tilbud av butikker, kafeer, restauranter mv, nevnes på langt nær så ofte som motiv for valg av bosted. Det kan med andre ord se ut til at de praktiske forholdene har forrang framfor det man kan kalle de kulturelle og urbane aspektene ved områdene. Resultatene viser også at de som er bosatt i de indre bydeler oftere enn andre gir uttrykk for at de har flyttet til et området som de har ønsket spesielt.

Trygghet for barn er den hyppigst nevnte grunnen til å bosette seg i de ytre bydelene. Dernest kommer det å bo skjermet fra trafikk, samt størrelse på boligen. For disse tre motivene er det signifikante forskjeller mellom bosatte i de to områdene, mens når det gjelder nærhet til friområder og kvalitet på kollektivtilbudet, er forskjellene små. Kvinner både i indre og ytre bydeler vektlegger et godt kollektivtilbud betydelig mer enn det menn gjør.

Bo- og arbeidssted

En større andel av bosatte i indre bydeler arbeider innenfor samme område som de bor enn de som bor i de ytre bydelene. Kvinner arbeider oftere innenfor samme område som de bor enn menn. Folk i frie yrker har oftere sin arbeidsplass i sentrale områder enn andre yrker.

En multivariat analyse viser at sannsynligheten for å bo og arbeide i indre bydeler øker dersom vedkommende er enslige (med eller uten barn), har høy utdanning, befinner seg i frie yrker og er kvinne. Alder, eller kohort, derimot, har ingen signifikant betydning for om man velger denne tilpasningen. Dette viser noe av de samme tendensene som vi finner i internasjonal litteratur om gentrifisering, dvs at middelklassen flytter inn i tidligere tradisjonelle arbeiderklassestrøk. Som vi har pekt på i andre analyser fra denne undersøkelsen, finner vi også et feminiseringsperspektiv på denne sentrumsorienteringen. Av flere grunner velger kvinner en slik tilpasning oftere enn det menn gjør. For kvinner er det gjerne både praktiske årsaker som korte avstander til arbeid og andre aktiviteter, og ønsket om variasjon i tilbud av service og kultur som er viktige grunner til å ville bo sentralt.

Sannsynligheten for å bo og arbeide i ytre bydeler øker dersom vedkommende har en yrkesfaglig bakgrunn, er arbeider eller funksjonær på lavere eller midlere nivå

og er gift eller samboende. Kjønn og alder spiller ingen signifikant rolle for denne tilpasningen. For flere av disse gruppene av yrkesaktive finnes det arbeidsplasser som er spredt i lokalmiljøene, for eksempel butikker, skoler, barnehager o l , som gjør det mulig å velge arbeid mer geografisk uavhengig enn dersom man har en mer spesialisert utdanning. Analysen viser også at dette er en tilpasning som er mer vanlig for gifte og samboende enn for enslige, noe som sannsynligvis har sammenheng både med boligmarkedet, større boliger i ytre bydeler, og med ønsket om å redusere tidsbruk på arbeidsreisen, fordi man kan bruke egen bil i større grad enn det som er mulig i indre bydeler.

Reiselengder og transportmiddelbruk

Avstand til arbeid er betydelig kortere for de som er bosatt i indre bydeler enn for de som bor i ytre bydeler. Kvinners arbeidsreiser er kortere enn menns, også når vi kontrollerer for ykesstatus og livsfase. Kvinner legger større vekt på nærhet og tilgjengelighet enn menn. Om dette er et uttrykk for at kvinner tenker mer på slike praktiske forhold enn menn fordi de oftere har ansvaret for dagligvareinnkjøp og henting og bringing av barn til skole og barnehage, eller om de gjør det fordi de har dårligere tilgang til bil enn menn eller om det er andre faktorer som spiller en rolle, kan vi ikke gi svar på.

De som bor i ytre bydeler og arbeider i indre bruker i mye større utstrekning bil til arbeidet enn de som både bor og arbeider i indre bydeler. I Trondheim er prosentdifferansen i bilbruk til arbeidsplasser i indre by mellom bosatte i indre og ytre bydeler så høy som 36 prosentpoeng. Forskjellen i bilbruk er mye mindre mellom bosatte i indre og ytre bydeler når arbeidsplassen ligger i ytre bydeler. Men også her er det betydelige forskjeller. Andelene av de bosatte i indre bydeler som går eller sykler til arbeidet varierer fra 65 prosent i Oslo til nesten 80 prosent i Trondheim. Det som i første rekke skiller kvinner og menn i både indre og ytre bydeler, er bruk av bil. I de indre bydelene er det 15 prosentpoeng forskjell mellom kvinner og menn, i de ytre bydelene 20 prosentpoeng. Kvinner går og reiser kollektivt mer enn det menn gjør, og de sitter mer på som passasjer.

De viktigste faktorene for bilbruk er at arbeidsplassen ligger i ytre sone, at man selv bor i ytre sone og at arbeidsreisen er lang (bilbruk øker med økende reiselengde). Kvinner bruker fremdeles bil i betydelig mindre utstrekning enn menn. Inntekt har også betydning for bilbruken. Høy inntekt betyr høy bilbruk. Yrkesstatus har relativt liten betydning for bilbruk, når det er kontrollert for effektene av de andre variablene i analysen. Eierne av bedrifter og virksomheter er de eneste som skiller seg ut, noe som antakelig har sammenheng både med tilgang til parkeringsplass og bruk av bil i forbindelse med virksomheten. Det er i den yngste kohorten, 30-35 år, at bilbruken er høyest.

Sannsynligheten for å gå til arbeid er høyest dersom boligen og arbeidsplassen ligger i indre by. Det er naturlig nok vanligst å gå på de korte distansene. Uansett disse forholdene går kvinner mer enn menn, og de eldste mer enn de yngre aldersgruppene.

Å sykle til arbeid er mest vanlig for de som arbeider i indre by. Bosted, derimot har ingen betydning, men sannsynligheten avtar med økende reiselengde. Sykling er mer vanlig blant menn enn blant kvinner, og vanligst i den midtre

aldersgruppen når det er kontrollert for effekten av de andre variablene. Personer som har yrke innenfor kategorien ”frie” yrker (arkitekter, advokater mv) har en større tilbøyelighet til å sykle enn personer i andre yrker.

Sannsynligheten for å reise kollektivt er større for de som arbeider i indre bydeler enn for de som har arbeidsplassen sin andre steder. Den øker også med reiselengden, men har ellers ikke signifikant sammenheng med boligens lokalisering. Kontrollert for disse forholdene er det kvinner som reiser mest kollektivt, og det er vanligere for de som har lav inntekt enn for yrkesaktive med høy inntekt.

Muligheter for å arbeide hjemme

En større fleksibilitet i arbeidslivet og en utstrakt bruk av informasjons- og kommunikasjonsteknologi (ikt) har åpnet mulighetene for å arbeide andre steder enn på en fast arbeidsplass. Den økte stedsuavhengigheten kan også endre arbeidsreisenes lengde, hyppighet eller reisemåte.

Diskusjonen om muligheten for å erstatte reiser med telekommunikasjon startet midt på 70-tallet i forbindelse med oljekrisen. I miljødebatten har det blitt knyttet store forhåpninger til at informasjonsteknologien vil kunne redusere omfanget av problemene knyttet til vegtrafikken. Det er særlig arbeidsreisen man ser for seg vil kunne reduseres i omfang ved at de yrkesaktive kan arbeide hjemme eller i såkalte nabolagssentre.

I undersøkelsen ble det stilt spørsmål om vedkommende hadde hjemme-pc og om hun eller han hadde mulighet/tillatelse til å jobbe hjemme. Analysene viser at ca 40 prosent av de yrkesaktive er i denne situasjonen, men at det er store variasjoner mellom yrkene. Mellom 60 og 70 prosent av folk i overordnede stillinger, personer i fritt erverv og de med egne virksomheter har mulighet til å arbeide hjemme. For arbeidere og lavere funksjonærer gjelder dette for ca 10 prosent, og for det midlere funksjonærskiktet omtrent en tredjedel. Dette har en naturlig sammenheng med arbeidsoppgaver i de forskjellige yrkene, og forteller klart at innenfor produksjons- og servicesektoren er dette en tilpasning som i hovedsak er uaktuell.

Selv om muligheten til å arbeide hjemme er til stede, er omfanget relativt beskjedent. I undersøkelsen ble følgende spørsmål stilt – *Hvor mange ganger arbeidet du hjemme hele dagen (uten å være på arbeidsplassen) i løpet av siste måned?* I gjennomsnitt var dette 1,6 ganger, altså ikke mer enn 8 prosent av arbeidsdagene i måneden.

Eiere av virksomheter og personer som har yrker som kategoriseres under fritt erverv, er de som er de hyppigste brukerne av hjemmemuligheten. En del av dem er antakelig sin egen arbeidsgiver, og har dermed færre restriksjoner knyttet til å arbeide hjemme. Vi har ikke opplysninger om hvor store arbeidsplassene er, og karakteren av arbeidets innhold, i form av møtevirksomhet, organisering av arbeidsprosesser mv. På noen arbeidsplasser vil det være mye gruppearbeid, møtevirksomhet, kontakt med kunder og klienter, og dermed vanskeligere å ta med arbeidet hjem.

Regner vi at arbeidsmånedens består av 20 arbeidsdager, varierer omfanget av hjemmearbeid mellom 2 prosent for arbeidere til 17 prosent for eiere av bedrifter og virksomheter.

En multivariat analyse viser at yrkesaktive i fritt erverv jobber oftere hjemme enn de fleste andre yrkesgrupper. Analysen viser også at bosatte i indre by har mer hjemmearbeid enn bosatte i ytre by når det er kontrollert for effekten av de andre variablene. Likeledes øker hjemmearbeidets omfang med arbeidsreisens lengde. Det er også en tendens til at det er mindre hjemmearbeid for de som har arbeidsplassen sentralt lokalisert i ytterområdene, men dette er ikke signifikant. Familiesituasjonen, derimot, har ingen betydning i dette utvalget.

Bybefolkningen vil ha i pose og sekk

Som disse analysene viser, har sentralt beliggende bosteder og arbeidsplasser en miljømessig gunstig innvirkning på reisemåte til arbeid. Det minsker sannsynligheten for å bruke bil på arbeidsreisen, mens bruk av kollektivtransport, sykkel og gange øker. De sentrale byområdene har økt sin attraktivitet som boligområder. Konsekvensen for trafikkmiljøet er at *bosatte* i disse områdene har helt andre og mer miljøvennlige reisevaner enn hva bosatte i de ytre områdene har. Grunnene til at folk ønsker å bo i de indre områdene har sammenheng både med praktiske årsaker knyttet til organisering og et rikt tilbud på kultur og underholdning. Dette prosjektet viser at en bybefolkning med et stadig høyere utdanningsnivå vil ha både i pose og sekk; både muligheter for praktisk tilrettelegging av hverdagslivets aktiviteter og et variert tilbud av arbeid, kultur og underholdning. Dette er en utfordring for de som skal planlegge storbyområdene. Alle kan ikke bo i sentrum, men mange vil etter hvert stille større krav til de områdene de skal bo i.