

Sammendrag:

Hverdagslivets reiser

En analyse av kvinners og menns daglige reiser i Oslo

Del I. Problemstillinger, data og metode

Innledning og problemstillinger

Temaet for denne rapporten er hverdagslivets reiser slik de arter seg for henholdsvis kvinner og menn.

I løpet av en gjennomsnittlig dag har en person over 13 år gjennomført i overkant av tre reiser for å komme på skole, arbeid, følge barn i barnehage, gjøre innkjøp osv. Til sammen utgjør de forskjellige reisene en strekning på ca 35 km. Mesteparten av dem foregår med motoriserte transportmidler, og det brukes omtrent en time på disse reisene hver dag. Hverdagslivets reiser viser den romlige og tidsmessige organiseringen av viktige deler av det daglige liv. De binder aktiviteter sammen og uttrykker samspillet mellom kvinners og menns forutsetninger og behov for å reise og de samfunnsmessige betingelsene for å kunne gjennomføre de daglige aktivitetene.

Hverdagslivets reiser reflekterer både de enkelte typer av aktiviteter, for ulike grupper i befolkningen og relasjoner mellom befolkningsgrupper. Det betyr at det er nærliggende å anta at det mellom noen typer av reiser vil det være nære koplinger, mens det mellom andre ikke vil være noen sammenheng. Det betyr også at den romlige og tidsmessige organiseringen av reiser for noen grupper vil legge føringer på hvordan reisene kan organiseres for andre. Reisene gjenspeiler også fordeling av transportmidlene. De blir redskapene for å bevege seg i rommet og for å "komprimere" tiden.

Rom, tid og transportmidler er tre viktige dimensjoner ved de daglige reisene og vil derfor være de mest sentrale begrepene i denne rapporten. Rapporten har et tosidig formål, og problemstillingen kan formuleres i to hovedspørsmål:

1. *Har rom, tid og transportmidler kjønnsmessige aspekter som det er viktig å være klar over for forståelsen av hverdagslivets reiser?*

Denne delen av rapporten består i hovedsak av en teoretisk drøfting, der formålet både er å øke forståelsen av relasjonen mellom kjønn og de tre dimensjonene og å trekke fram begreper som kan brukes i den empiriske analysen av de daglige reisene.

2. *Hva er det som skiller kvinners og menns daglige reiser når de relateres til rom, tid og transportmidler?*

Denne delen av rapporten består av empiriske analyser av ulike sider ved hverdagslivets reiser for kvinner og menn basert på data fra Osloregionen.

Datakilder og metode

Rapportens empiriske analyser baserer seg på ulike undersøkelser. De viktigste er tre reisevaneundersøkelser fra Oslo/Akershus for årene 1977, 1984/85 og 1990/91 og en før-/etterundersøkelse, som ble gjort i forbindelse med innføring av bompengeringen i Oslo. Dernest brukes det data fra en holdningsundersøkelse om bil og kollektivtransport som ble gjennomført i 1993. Videre benyttes resultatene fra en dybdeundersøkelse om bilens betydning for dagliglivets organisering, der kvantitative og kvalitative data er koplet. For sammenlikningens del vil det også bli brukt noen resultater fra den landsomfattende reisevaneundersøkelsen fra 1991/92.

Som forskningsmetode tilhører reisevaneundersøkelsene samme tradisjon som for eksempel forbruksundersøkelsene og tidsnyttingsundersøkelsene. I reisevaneundersøkelsene registreres antall reiser en person foretar i løpet av dagen før intervjuet; hvor reisene går, hvor lange de er, tidsbruk på reisen, formålet med dem og hvilket transportmiddel eller transportmidler som brukes. Det stilles særskilte spørsmål om respondentens og eventuell ektefelles arbeidsreise. I tillegg finnes det relativt detaljerte opplysninger om intervjupersonen og vedkommendes hushold.

Denne typen surveyundersøkelser har sine fordeler og begrensninger. Kvantitative datas styrke er at de gir en representativ oversikt over et vel definert utsnitt av virkeligheten. De gir brede framstillinger over generelle forhold og de gir mønstre av sammenhenger. Kvantitative data gir vanligvis ikke noe særlig godt grunnlag for forståelse av dynamiske forhold, av hva som skjer over tid.

Kvalitative data gir vanligvis mer innsikt enn oversikt. Styrken ligger i muligheten til å forstå samfunnsmessige fenomener, dynamiske forhold, prosesser og samhandlingsmønstre. Det betyr at de egner seg bedre for utvikling av teorier og hypoteser enn kvantitative data. Svakheten er begrensninger i holdbarheten av det som utvikles til mer omfattende sammenhenger, til større grupper eller områder. Kombinasjon av data, metodetriangulering, kan være en måte å trekke nytte av fordelene og å unngå svakhetene på.

Del II. Teoretisk tilnærming

Byen – reisens romlige kontekst

Ytterpunktene i den sosiologiske urbanteori er oppfatningen om byen som skapende kraft eller byen som resultat av sosiale prosesser. De teoretikerne som presenteres gir på ulike måter grunnlag for analyser av de romlige aspektene ved de daglige reisene.

Simmels analyser av storbyens sosiale relasjoner peker på det kalkulerende, pengeøkonomien og punktligheten som karakteristika ved den moderne by. De lange avstandene gjør at venting medfører uakseptabelt tidsspille. Virksomheter og relasjoner må derfor innordnes i et oversubjektivt tidsskjema. Storbyen blir dermed det viktigste stedet for arbeidsdeling, distribusjon, kommunikasjon, varebytte og konsum, og dermed framstår behovet for omfattende daglig reisevirksomhet.

Simmel, Chicagoskolen og Wirth viser hvordan byen både fragmenterer og segmenterer sosialt liv. Gjennom sin størrelse, arbeidsdeling og avstander skapes behov for punktlighet, samordning av tidsskjemaer og mobilitet for at de urbane livsformer skal kunne realiseres. Samordningen krever og resulterer i daglige

reiser. Reisene og omfanget av dem er en konsekvens av byens kulturelle form og av urbanismen som livsstil.

De marxistisk orienterte teoretikerne ser på byen som et sosialt produkt der produksjon, konsum og sirkulasjon er hovedelementer. Fordi transport, både av personer og varer, er så viktig i bysamfunnet, må staten eller myndighetene sikre betingelsene for at et slikt kollektivt konsum (ved hjelp av den transportmessige infrastruktur) kan skje. Både Scott og Castells understreker dette. Spørsmålet er hvordan de kollektive konsummidlene organiseres og fordeles romlig. Materialiteten, i form av både byens romlige fysiske organisering og av transportsystemer, er også formidler av makt, selv om den verken er intensjonal eller åpent utøvd. Det er de materielle strukturer som formidler sosial interaksjon og makt i bysamfunnet, ifølge Østerberg. Den er bygget inn i den sosiale konteksten, og oppleves først og fremst som avmakt ved for eksempel avstand og at transport ikke er tilgjengelig når og der det er behov for den.

Østerberg bruker Sartres begrep – *det trege handlingsfelt* – for å betegne helheten av gjenstander som sosiale relasjoner utspilles på bakgrunn av. De trege gjenstandene, som for eksempel veger, biler og andre transportredskaper, fungerer som formidlere mellom samfunnsmedlemmer. Det trege handlingsfelt kan muliggjøre eller vanskeliggjøre bestemte handlinger. Det er særlig i det siste tilfellet at de materielle strukturers betydning bevisstgjøres for den som handler. Ulikheter i tilgang til transport, både privat og offentlig, gir forskjeller i handlingsbetingelser innenfor byrommet.

De tradisjonelle urbanteoriene kan betraktes som ”kjønnsløse”. Det hevdes at i de ”store” teorier om utvikling av det moderne urbane samfunn, har kjønnsdimensjonen vært oversett. Kvinner opptrer mer som bakgrunnsfigurer enn som handlende subjekter i forskning basert på *community*-tradisjonen, ifølge Lyn Lofland.

For å forstå det romlige som bakgrunn for kvinners og menns reiser, må det flertydige og mangesidige ved byrommet framheves. Lefebvres tre nivåer for sosio-spatiale relasjoner gir mening for å forstå og analysere denne flertydigheten. Det sosiale rom kommer til uttrykk gjennom hverdagslivets praksis, hvor Lefebvre inkluderer både produksjon og reproduksjon. Det kommer også til uttrykk gjennom ulike former for abstrakt rom konkretisert og symbolisert gjennom de dominerende samfunnsmessige interesser. Dette skjer blant annet ved gjennomføring av by- og trafikkplaner, men også gjennom eiendomskjøp og ulike typer privat planlegging. Det sosiale rom uttrykkes også gjennom forestillingenes, fantasienes eller de ulike oppfatningenes rom. De tre aspektene ved Lefebvres karakterisering av rommet viser at det sosiale rom er relasjonelt. Det skapes i samspillet mellom de samfunnsmessige og hverdagslivets prosesser.

Ved å knytte begrepene tilgjengelighet/distansiering, tilegnelse/bruk, kontroll og produksjon til Lefebvres tre nivåer, har Harvey lagt grunnlaget for en konkretisering av ulike typer av romlige praksisformer.

Jeg har illustrert hvordan noen av disse praksisformene som er framkommet ved kombinasjoner av begrepssettene kan brukes til å analysere de kjønnsmessige aspektene ved byens romlige struktur.

Innenfor det oppdelte byrommet har produksjon og reproduksjon blitt assosiert med henholdsvis mannlig og kvinnelig. Betegnelser som maskuline byer og feminine drabantbyer blir brukt. Oppsplitting av byen både ut fra praksis og forestilling

skaper ulikheter i tilgjengelighet for kvinner og menn, fordi kvinners kopling mellom produksjon og reproduksjon er tettere enn den er for menn.

Kvinnens handlingsmuligheter påvirkes både gjennom tidsbindinger og mangel på transportressurser i en funksjonsdelt by. Muligheter til å bruke byen er også knyttet til konvensjoner og til forestillinger om byen.

Forutsetningen for at ulike deler av byen skal være tilgjengelig for kvinner og menn er blant annet tilgang på tid og transport. Tilgang i denne sammenhengen består i oppfatning av tid og transport som ressurskomponenter, som midler til å skape tilgjengelighet til ulike deler av byen, til å knytte sammen de produktive og reproduktive sfærer. Tid som ressurs er viktig i en romlig sammenheng der virksomheter og relasjoner innordnes i et samfunnsmessig tidsskjema den enkelte må forholde seg til.

Ulike begreper om tid. Tidsopplevelser knyttet til reiser

Tid er en sentral dimensjon ved reisen. Tidspunkt for avgang og ankomst, frekvens, hastighet, ventetid, gangtid og kjøretid og oppfatningen av tidsfaktorene er alle sider ved tidsdimensjonen. Tidsaspektene kan ikke betraktes løsrevet fra den sosiale sammenhengen de eksisterer innenfor. De preges og gis mening av de sosiale fenomener de ses i forhold til. Det fins en pluralitet av tider, både fysisk, biologisk, psykologisk og sosiokulturell, som hver har sin funksjon og sitt referansesystem. De eksisterer side om side, og det fins koplinger mellom dem.

Tidsbevissthet og oppfatning av tid har blitt knyttet til ulikhet av tidsordningssystemer i ulike samfunn og til forskjeller innenfor produksjonsliv og det reproduktive området. Naturtid, almuetid og sykliske tidsordningssystemer forbindes med jordbrukssamfunnet, men også med reproduksjonsoppgaver, kollektive verdier og kvinnedominerte arbeidsplasser i omsorgssektoren. Den lineært oppfattede klokketiden forbindes med planlegging, formålsrasjonalitet, individualitet og produksjon. Fordi kvinner oftere assosieres med det første og menn med det siste, hevdes det at tidsoppfatningen og tidsbevisstheten blant kvinner og menn vil være forskjellig. Tidskontroll i arbeidssituasjonen vil være med på å prege oppfatningen av tid som et individuelt gode, en ressurs som kan spares og omsettes. Dette gjenspeiles i forskjeller mellom kvinner og menn både når det gjelder holdninger til ulike tidsaspekter ved transportmidlene og villigheten til å akseptere lengre reisetider dersom det skulle være aktuelt å bruke kollektive transportmidler.

Tidsaspektene ved det å reise har ulike slike tidskvaliteter som kan knyttes til forskjellige forståelser av tid. Det gjelder for eksempel opplevelsen av ventetid. Ventetid gir i hovedsak negative assosiasjoner. Den som må vente har som regel lavere status enn den som slipper å vente. Man er mer vellykket dersom man unngår ventetid. Ventetid forbindes oftere med de kollektive transportmidlene enn med privatbilen. Analysene viser at menn er mer negative til kollektivtransport enn kvinner er. Dette kan ha sammenheng med at det lineære tidsordningssystem preges av krav til effektivitet og at tidskontrollen er sterkere i menns arbeidssituasjon enn i kvinners.

Analysene viser at det er store variasjoner i oppfatninger av tid og tidsbruk knyttet til bruk av transportmidlene. De målene som er brukt er relativt enkle, og kombinerer både tid og transportmåte, slik at tidsdimensjonen er ikke rendyrket. En

del av variasjonene i oppfatning kan relateres til de faktiske forskjellene er det mellom bil og trikk, bane, buss osv. Men noe av variasjonene i disse oppfatningene har antakelig også med ulike tidskulturer å gjøre, som har sammenheng både med verdier og normer og med ulikheter i hverdagslivet å gjøre, hvordan ens arbeid, både betalt og ubetalt, organiseres. Kvinners mer positive holdning til tidsaspekter ved kollektivtransporten tyder på det, likeledes deres større villighet til å godta ekstra reisetid ved å gå over fra bil til kollektivtransport, selv når det kontrolleres for effekten av andre variabler.

Transportmidlenes egenskaper, symbolverdi og bruk

Bilen og de kollektive transportmidler er både redskaper og bærere av sosial mening knyttet til hva de brukes til og hvem de brukes av. Ved siden av å ha bestemte bruksegenskaper, har de også kulturell betydning og symbolverdi. Assosiasjoner knyttet til bil som det maskuline prosjekt, frihet til å velge i forhold til tid og rom, høy status og inntekt, gjenspeiles i den faktiske bruken av bil i forhold til kollektive transportmidler.

Oppfatninger av egenskaper og symbolverdier som er knyttet til de to typer av transportmidler er forskjellige hos kvinner og menn. Kvinner har generelt sett mer positiv oppfatning av kollektive reisemåter enn menn. De synes oftere at kollektivtransporten gir dem muligheter til å reise når og hvor de vil, og de legger mer vekt på trygghetsopplevelsen på selve reisen enn menn gjør. Det negative aspektet ved kollektivtransporten for kvinner er at de føler seg utrygge når de går til holdeplassen og mens de venter. Menn oppfatter ikke dette som et problem. For kvinner dreier dette seg om opplevelsen av ikke å kunne kontrollere det offentlige rom, som vil virke begrensende inn på aktivitetsmulighetene.

Menn liker å vedlikeholde og reparere bilen. Bilen er et mestringsobjekt som klart er knyttet til det maskuline området. Den er en gjenstand for menns utfoldelse, som til en viss grad kan sammenliknes med hva hjemmet er for kvinner. For en del menn har bilens utseende stor betydning. De innrømmer at de liker å ha en bil de kan være stolte av å vise fram. For kvinner er disse forholdene av mindre interesse og betydning. Når dette ikke er viktig for kvinner, er det antakelig et uttrykk for at i hushold med både en kvinne og en mann, er bilen først og fremst hans eiendom og hans ansvar. Kvinner har et mer instrumentelt forhold til bil enn menn. For dem er bilen først og fremst et redskap.

Del III. Hverdagslivets reiser i Oslo-området

Moderniseringen av Oslo – forutsetningen for dagens aktiviteter og reiser

Oslo, og til dels Akershus (for analyse av arbeidsreiser kapitlene 8 og 9), er den sosiale og romlige kontekst for de empiriske analysene som presenteres i rapporten. Oslo representerer den materielle strukturen og handlingsrommet som de daglige reiser skal forstås og tolkes i forhold til.

Hvor arbeidsplasser, ulike servicetilbud og boliger lokaliseres, hvordan ulike områder bindes sammen med transport og hvordan dette utvikles over tid, er en viktig del av de materielle forutsetningene for byens sosiale liv. Byplanene uttrykker både eksplisitte og implisitte målsettinger om hvordan det sosiale liv skal

organiseres i forhold til produksjon og reproduksjon. Transportsystemet er grunnlag for en del av det kollektive konsum. Hvordan dette utbygges skaper ulike forutsetninger for kombinasjoner av for eksempel bolig og arbeid for forskjellige befolkningsgrupper.

Den moderne byutviklingen har hatt som konsekvens at befolkningen i de indre bydeler har blitt redusert, mens den har økt i de ytre bydeler. Før byutvidelsen i 1948 hadde Oslo, som omtrent tilsvarte nåværende indre soner, i overkant av 300 000 innbyggere. Førti år senere var innbyggertallet i dette området redusert til omtrent en tredjedel, mens de ytre bydeler hadde i overkant av 300 000. Samtidig har befolkningen i Akershus blitt fordoblet. Veksten har vært sterkest i Oslos nabokommuner. Den urbane befolkningen har dermed blitt spredt over et mye større område. Fra 1986 har befolkningstallet i Oslo igjen begynt å øke.

I grove trekk er boligbebyggelsen innenfor Oslos ytre bydeler (soner) nyere i øst og sør enn den er i nord og vest. En større del av boligkooperasjonens boliger og dermed flerfamiliehus i form av blokkbebyggelse befinner seg i øst og sør enn i nord og vest. Dette har betydning også for byens sosiale inndeling.

Arbeidsplasslokaliseringen er skjev. Industrikonsentrasjonen fins i øst, mens kontor, handel og tjenesteytende næringer har en større konsentrasjon i sentrum og vest. De sørlige byområdene har et større underskudd på arbeidsplasser enn andre områder av byen. Fra 1970 til 1986 har det vært en nedgang i antall arbeidsplasser i indre bydeler (sentrum og indre soner) fra ca 212 000 til ca 205 000. I samme periode har antall arbeidsplasser i ytre bydeler økt fra ca 80 000 til ca 110 000 og i Akershus fra ca 85 000 til 135 000. Økningen i Akershus har vært særlig sterk i vestkommunene. Nedgangen i de indre bydeler og økningen i de ytre byområdene og i nabokommunene har betydd en geografisk spredning av arbeidsplassene som er lite heldig med tanke på bruk av kollektive reisemåter.

Transporttilbudet varierer mellom bydelene. Av de ytre bydeler har den sørlige gjennomsnittlig lengst reisetid til andre bydeler. Sammen med den ytterste vestlige bydelen har befolkningen i disse bydelene i gjennomsnitt flest overganger mellom transportmidler. Det er både enklere, i betydningen få overganger, og raskere å reise fra de ytre østlige deler av byen, dvs fra de områdene som har T-banetilknypning, enn fra andre bydeler. Innenfor de enkelte bydeler vil selvfølgelig variasjonen være stor. Generelt er det imidlertid slik at bosatte i sentrum og indre soner har den beste kollektive tilgjengelighet til andre bydeler. Dette har i første rekke sammenheng med at kollektivtilbudet har en sentrumsrettet orientering, og at mange av transportmidlene møtes i eller krysser gjennom sentrum.

Det har skjedd en utvikling fra en kompakt til en spredt urban struktur, som dels har vært planlagt og dels vært et resultat av økt tilgang på transport, både privat og kollektiv. Det betyr at de sentrale bydelene har fått en svekket betydning både som bolig- og arbeidsplassområde og at avstanden mellom ulike typer av "tilbud" har økt betraktelig.

Reisens plass i hverdagslivet

De daglige reisene gjenspeiler hverdagslivets oppdeling og fragmentering, som både Giddens og Lefebvre er opptatt av i sine analyser av hverdagslivet. Skillet mellom bolig og arbeid, skillet mellom arbeidstid og fritid er det som danner grunnlaget for det moderne urbane hverdagsliv. Produksjon og reproduksjon blir

dermed viktige begreper når hverdagslivets reiser skal analyseres. Kombineres Lefebvres inndeling av hverdagslivets tilværelse i kontraktsfestet tid, tvungen tid og fri tid med begrepene produksjon og reproduksjon, kan hverdagslivets reiser klassifiseres etter et slikt skjema. Reisene faller i tre hovedtypologier, med om lag en tredjedel i hver; den første tilhører kombinasjonen kontraktsfestet tid/produksjon (f eks arbeidsreiser), dernest reproduksjon/tvungen tid (f eks omsorgsreiser) og til sist reproduksjon/fri tid (fritidsreiser).

De daglige reisemønstrene varierer mellom kvinner og menn. Kvinners reiser er mer knyttet til reproduksjon enn menns. Innenfor reproduksjonen har kvinner flere reiser knyttet til den tvungne tiden enn menn, som har flere av sine reproduksjonsreiser knyttet til den frie tiden. Menn har mesteparten av sine reiser knyttet til produksjon innen den kontraktsfestede tid. Deres aktivitetsmønster er mer ensidig arbeidsstyrt, mens kvinner har mer komplekse mønstre, hvor både arbeid og reproduksjon inngår. De mest komplekse mønstrene finner en blant yngre kvinner med høy yrkesstatus og barn, minst komplekse blant eldre mannlige arbeidere. Hverdagslivets rutiner blir enklere blant eldre enn blant yngre og blant dem med lav yrkesstatus.

Tidsaspektet ved kvinners reiser kjennetegnes ved høy periodisitet og en kopling av de lineære og det sykliske tidsordningssystem. I stedet for å reise rett til arbeidet hjemmefra eller rett hjem etter jobben, er det flere kvinner enn menn som kombinerer denne reisen med andre gjøremål. Disse andre gjøremålene er i første rekke innkjøp eller følge eller hente barn, tvungen tidsbruk knyttet til reproduksjon. Ved siden av at dette betyr en sterk binding i tid, medfører det også betydelige romlige bindinger.

Bruk av byen, den romlige dimensjonen, er gitt tre verdier; lokalorientering, dvs bruk av egen bydel, sentrumsorientering og ytreorientering, som betyr at mye av ens aktiviteter foregår i de ytre bydeler eller i omegnskommunene. Det er klare kjønnsforskjeller når det gjelder den romlige praksis. Kvinner er mer lokalorientert og sentrumsorientert enn menn, som på sin side er mer ytreorientert. Dette har blant annet sammenheng med kvinners dårligere tilgang på bil slik at de blir mer avhengige av de lokale tilbudene og av kollektivtransport, som i stor grad er sentrumsrettet.

Ved siden av disse individuelle kjennetegnene som er med på å si noe om lokalorientering, har bydelen eller boligområdet en klar betydning for befolkningens tilbøyelighet til å være lokalorientert. De som bor i sentrum og indre bydeler er klart mer lokalorientert enn de som bor i de ytre bydeler. Her fins både arbeidsplasser, kulturinstitusjoner, alle mulige typer servicetilbud, noe som gjør området mer komplett enn hva de ytre områdene kan karakteriseres som. Byutviklingen med boligområder med begrensede muligheter både for arbeid, fritidsaktiviteter og forskjellig nødvendige servicetilbud, reduserer befolkningens lokalorientering. Dette viser seg mest tydelig i de sørlige og sørøstlige områdene av byen.

Analysen av den romlige praksis viser kjønnsforskjeller som demonstrerer ulikhet i tilgjengelighet til byområdet som helhet. De ytre drabantbyområdene kan fremdeles karakteriseres som feminine, selv om ikke kvinnene som bor der er "låst" til disse områdene på samme måte som i tidligere tider. Men det er klare kjønnsforskjeller i bruk av eget område til ulike aktiviteter i disse bydelene. Også i de indre bydelene er det en tendens til at menn er mer mobile eller har større rekkevidde ut av egen bydel.

En økende spredning av arbeidsplasser i byen og omegnskommunene og satsing på vegutbygging betyr at både behovet for bil og tilrettelegging for bilbruk øker. Samtidig er det kollektive transporttilbudet mot sentrumsområdet relativt godt, særlig fra øst. Sammenknytningen av banesystemene i øst og vest har også bedret muligheten for å reise kollektivt. Likevel er det nesten halvparten av byens befolkning som bruker bilen gjennom hele dagen, og bruken varierer mellom befolkningsgruppene, især mellom kvinner og menn. Menn er oftere monobrukere av bil enn kvinner, også når det er kontrollert for effekten av yrkesstatus, bosted i byen, familiesituasjon og alder.

Selv om de daglige reisene har rutinepreg, varierer opplevelsen av dem. Analysene tyder på at nærmere halvparten har en positiv oppfatning av de daglige reisene.

Hverdagslivets reiser er en slags bekreftelse på at folk er samfunnsmessig aktive. Gjennom sine rituelle mønstre gir de et "bevis" på en form for samfunnstilhørighet som kan oppleves slitsomt eller som noe en ikke reflekterer særlig over når en er i sin mest reiseaktive fase av livet. Ved nedtrapping av ens reiseaktivitet (og samfunnsaktivitet) får de derimot en større betydning for ens hverdagsliv. Eldre og de som har lav inntekt har større glede av reisen som aktivitet enn unge og de som har høy inntekt. Kvinner og yngre mennesker synes reisene er mest slitsomme. Det kan ha sammenheng med kompleksiteten i deres reisemønstre og mulig tidspress.

Analysene viser hvor sentrale hverdagslivets reiser er både for å få gjennomført de daglige gjøremålene og også som en selvstendig aktivitet. For svært mange er reisemønstrene enkle og ukompliserte. Som jeg har vist, er det likevel ingen sammenheng mellom kompleksiteten på reisen og i hvilken utstrekning man bruker bil gjennom hele dagen. Den brukes antakelig ikke først og fremst av nødvendighet, men fordi den er tilgjengelig.

Grovt sett kan vi snakke om en mannlig og en kvinnelig aktivitetsorientering i bruk av byen. Mens den kvinnelige betyr geografisk lokal- eller sentrumsorientering og avhengighet av et kollektivt transporttilbud, er menns aktivitetsmønster preget av større geografisk spredning, monobruk av bil og relativt liten avhengighet av de kollektive tilbud.

Utvikling av arbeidsreiser i Oslo/Akershus fra 1977 til 1990 med vekt på endring i bilbruk

Kvinner og menns arbeidsreiser er blant annet resultatet av beslutninger som er tatt på bolig- og arbeidsmarkedet. I undersøkelsene som er referert, er arbeidsreisens lengde sjelden nevnt som flyttemotiv eller som grunn til valg av arbeidsplass. Likevel finner jeg at kvinner i overveiende grad har kortere arbeidsreiser enn det menn har. Denne forskjellen gjelder ikke bare i Oslo-området. Forskning fra andre land viser det samme fenomenet, og forskjellen består over tid, som i Oslo-regionen fra 1977 til 1990.

Fra 1977 til 1990 har det foregått store endringer når det gjelder kvinners tilpasning på arbeidsmarkedet og når det gjelder arbeidsreisen i Oslo og Akershus. Yrkesaktiviteten har økt, og flere har blitt heltidsarbeidende. I løpet av denne perioden har det skjedd en spredning av både boliger og arbeidsplasser. Arbeidsreisens lengde har likevel ikke blitt kortere selv om arbeidsplassene er mer spredt i regionen. Relativt færre arbeider i de indre bydelene, dette gjelder både kvinner og menn. Analysene viser at kvinner i mindre grad enn menn utnytter byen når de

skaffer seg lønnsarbeid. De har kortere veg til jobben enn menn, og de arbeider oftere innenfor den bydelen eller kommunen de bor. Begrensningen i bruk av det geografiske arbeidsmarkedet dette gjenspeiler, kan være uttrykk for en segmentering av arbeidsmarkedet som gir kvinner færre valgmuligheter. Følger man Harveys tankegang, vil dårligere tilgjengelighet og mer begrenset bruk av byrommet gi en sosial praksis som dermed legger grunnlag for mindre muligheter til valg på nye områder.

Analysene konsentreres i første rekke om bruk av bil på arbeidsreisen, og utvikling av bilbruk over tid. I 1977 var det ca 20 prosent av kvinnene som kjørte bil til jobben, i 1990 var andelen steget til 40 prosent. Fremdeles ligger menn klart over i bilbruk, 60 prosent.

Det viser seg at menn har arbeidsmessige betingelser som begunstiger bruk av bil. De har flere frynsegoder knyttet til bilbruk enn det kvinner har i form av firmabil og andre støtteordninger. Fordelingen av frynsegoder mellom kvinner og menn har ikke endret seg fra 1977 til 1990. I løpet av denne perioden har prisutviklingen for bilbruk også vært mye gunstigere enn for kollektivbruk. Mens indeksen for bilkjøp og bensin stort sett har fulgt konsumprisindeksen, har prisen på månedskort blitt fordoblet i forhold til konsumprisindeksen.

Kvinner har flere husholdsoppgaver knyttet til arbeidsreisen enn det menn har. De henter og bringer barn til barnehage og skole og de sørger for dagligvareinnkjøp. Dette viser møtet mellom det lineære og det sykliske tidsordningssystemet og periodisiteten i gjøremålene. Heller ikke her har det skjedd noen endringer i fordeling av oppgaver mellom kvinner og menn. Faktorer som er med på å bestemme kvinners og menns bilbruk varierer i forhold til disse reproduktive gjøremålene. For kvinner har førskolebarn i familien betydning for om de bruker bil eller ikke. For menn har dette ingen betydning. De trenger ikke denne typen "legitimering" for sin bilbruk.

Kvinnens bruk av bil er delvis betinget av andre faktorer enn menns. Førskolebarn i familien påvirker kvinners bilbruk, men ikke menns. Når menns bilbruk øker på de korte avstandene, men ikke kvinners, viser dette at forskjellen i muligheten til bruk av bil er stor mellom kvinner og menn, selv ved kontroll både for strukturelle variable og husholdsressurser. Det betyr at tiltak både når det gjelder bilbruk og virkemidler knyttet til kollektivtilbudet vil ha kjønnsmessige fordelingsvirkninger. Tiltrettelegging for bilbruk vil kunne øke forskjellene mellom kvinner og menn og mellom ulike grupper av kvinner. En spredning av arbeidsplasser i regionen kan redusere tilgjengeligheten ytterligere for dem som har minst transportressurser.

Samspill mellom ektefellers arbeidstid og arbeidsreise

Hvilke hensyn tar ektefeller ved valg av arbeidsplass i forhold til bolig, gjøres det forsøk på å tilpasse lokaliseringene for å redusere tidsbruk og transport? Gjøres det forsøk på å fordele tidsbruken på en slik måte at der den ene ektefellen har lang arbeidstid eller reisetid, velger den andre en kortere for ikke å belaste familiens tidsbudsjett for sterkt?

I analysene kommer det klart fram at den tidsbruken som skjer innenfor familien ikke ser ut til å være tilpasset familiens tidsbudsjett på den måten at lang arbeidstid eller arbeidsreise hos den ene gir en tilsvarende kort arbeidstid og arbeidsreise hos den andre. Ektemennenes arbeidstid og reisetid eller reiselengde har liten

sammenheng med deres ektefellers arbeids- og reisetid. Ektemennene til fulltidsarbeidende kvinner har like lang arbeidsdag som ektemenn til kvinner med deltidsarbeid. Menn har lengre arbeidsreise enn sine ektefeller uansett hennes reiselengde.

Det typiske er at kvinnene tilpasser sin arbeids- og reisetid til den fasen familien befinner seg i. I mange av familiene med førskolebarn er det hun som har kort arbeids- og reisetid. Det er mødrene som tilpasser seg – ikke fedrene. Resultatene viser at førskolebarn i familien har større betydning enn sosioøkonomiske status for kvinners arbeidstid og om de arbeider i det området de bor.

Den økonomiske siden har en klar betydning for denne tilpasningen. Menn har gjennomsnittlig høyere inntekt enn kvinner, og mannens inntekt får dermed størst betydning i familien. Tilpasningene skjer i forhold til dette, noe som viser seg å ha betydning når ektefellene kombinerer arbeidstider. Kombinasjonen hun deltid/han heltid øker med hans inntekt. De romlige og tidsmessige aspektene ved gifte kvinners tilpasninger til lønnsarbeid kommer til uttrykk gjennom både kortere arbeidsreise og arbeidstid enn ektefellene. Hensynet til barneomsorg og mangel på transportressurser, i form av bil, frynsegoder knyttet til bilbruk og delvis dårlig kollektivtilbud, begrenser kvinners valgmuligheter innenfor det som defineres som arbeidsmarkedsregion.

Kvinnenes arbeidsreiser er mer oppstykket av gjøremål knyttet til reproduktive oppgaver. De handler dagligvarer og de henter og bringer barn oftere enn ektemennene gjør. Forklaringene på forskjellen i dagligvareinnkjøp er koplet til ektemannens arbeidstid og reiselengde. Kvinnene påtar seg husholdets trivielle oppgaver for at mannen kan ha lenger arbeidstid og velge en jobb uavhengig av reiselengde. Kvinner henter og bringer barn i tilknytning til arbeidsreisen i større utstrekning enn menn uansett reiselengder og arbeidstider.

Fordeling av familiens transportressurser følger i all hovedsak de tradisjonelle kjønnsrollene. Der familien har bare én bil, ser det ut til at ektemannen i de aller fleste tilfeller bruker den. I de familiene som har førskolebarn, er kvinnenes bilbruk på nivå med mannens. Det kan tolkes som at det å bringe og hente barn legitimerer bilbruk for kvinner, mens menn ikke trenger denne legitimeringen. De bruker bil nesten uansett, særlig i aldersgruppen mellom 35 og 45 år. For kvinner spiller avstand til arbeidsplassen en rolle for om hun bruker bil eller ikke. Dette har ingen betydning for menn. Det betyr at kvinner uten bil har mindre handlefrihet på arbeidsmarkedet enn kvinner med bil. Dette kommer også til uttrykk i analysen av faktorer som har sammenheng med bruk av kollektivtransport til arbeidet. For kvinner har tilbudets kvalitet ikke signifikant betydning, noe det har for menn. Det betyr at kvinner reiser kollektivt fordi de ikke har valgmuligheter, menn fordi de har valgt det.

Del IV. Avslutning

Utviklingstendenser

I dagens samfunn er kvinners reisemåter mer miljøvennlige enn menns. De reiser mer kollektivt og går og sykler i større grad enn menn. Spørsmålet er om dette er en situasjon som kvinner ønsker. Dersom de får bedre tilgang til bil enn det de har i dag, vil det antakelig være sannsynlig at deres transportmiddelvalg går i retning av

menns. Utviklingen går i retning av høyere bilbruk blant kvinner. Hvis kvinnene i regionen når opp til menns nivå, betyr dette ca 35.000 flere kvinner som selv kjører bil til arbeidet i Oslo og Akershus. Konsentrasjonen om bilen har klare politiske implikasjoner knyttet til tid og rom og til fordeling av mobiliteten i samfunnet. Et bilsentrert transportsystem har fordelingsmessige konsekvenser.

Kvinner har i dag både dårligere tilgang bil enn menn og færre frynsegoder knyttet opp mot bilhold og bilbruk i yrkeslivet. En videre utvikling av bysamfunn og transportsystem basert i hovedsak på bilbruk får dermed ulike virkninger for kvinner og menn. Fortsatt spredning av byens funksjoner skaper enda større behov for å reise, og med samtidighet i åpningstider og arbeidstider skaper dette større tidspres for den som må samordne de institusjonelle tidsskjemaene. Slik som situasjonen er i dag, vil det være minst gunstig for kvinner.

Den spredte byutviklingen som er beskrevet i kapittel 6, satte sitt preg også på hele 80-tallet. I løpet av begynnelsen på 90-tallet ser det imidlertid ut til at den befolkningsmessige byutviklingen har endret retning. I mange store og mellomstore byer har befolkningsøkningen i ytterområdene og omlandet enten avtatt eller stabilisert seg. Det mest markerte er en kraftig økning i de gamle kjerneområdene. Trenden ser ut til å være snudd fra en suburbanisering til en begynnende reurbanisering. Dette kan tyde på at det skjer en endring i preferanser når det gjelder kvaliteter ved bolig, bomiljø og bosted. Flyttebevegelsene tyder på en økt interesse for å bo mer sentralt i byområdene, for mer urbane levemåter og livsstiler. Dette er en del av en internasjonal trend

Av hensyn til handlingsmulighetene er mer kompakte bystrukturer positivt ut fra kvinners perspektiv, slik som arbeidsfordelingen mellom kvinner og menn er i dag både i forhold til produksjon og reproduksjon. Behovet for å reise langt vil avta, og sannsynligheten for en sterkere grad av samlokalisering av ulike funksjoner vil øke.

Informasjons- og kommunikasjonsteknologien øker tid-rom kompresjonen. Innenfor transportfeltet og i tilknytning til diskusjon om reduksjon av miljøproblemer generert av trafikken, er det til dels store forhåpninger om at en del reiser kan overflødiggjøres ved hjelp av de nye stasjonære mediene.

I løpet av få år har informasjons- og kommunikasjonsteknologien fått innpass i svært mange norske hjem. I dag regner en med at ca 40 prosent har tilgang til PC i hjemmet og at ca 10 prosent har en nettilkopling. Denne teknologien har flere bruksområder og skaper mulighet for en større tidsmessig og romlig uavhengighet for gjennomføring av dagliglivets oppgaver, knyttet til både lønnsarbeid og husholdsrelatert arbeid og gjøremål.

Informasjons- og kommunikasjonsutstyr plassert i hjemmet kan skape stor fleksibilitet når det gjelder organisering av aktiviteter, men det kan også skape nye typer bindinger. Det kan bety at de tradisjonelle kjønnsdelte arbeidsoppgavene forsterkes eller endres. Dersom kvinner distansearbeider med hjemmet som arbeidssted, kan det lett bli slik at de i større grad ivaretar husholdets fellesoppgaver enn det menn i en tilsvarende situasjon vil gjøre. På den andre siden kan en tenke seg at menn som har distansearbeid får større innpass i det reproduktive rom, og dermed vil ivareta fellesoppgavene mer enn det som skjer i dag. Hvilken samlet betydning utviklingen innenfor informasjons- og kommunikasjonsteknologien vil få for kvinners og menns daglige reiser, er derfor vanskelig å si noe om.

Videre forskning

Resultatene i denne rapporten viser at det fremdeles er forskjeller på kvinners og menns hverdagsliv slik det reflekteres gjennom de daglige reisene, hvordan de er sammensatt og reisemåten. Når det gjelder oppfatninger om transportmidlene og holdninger til tidsaspekter ved reiseaktivitetene, er det kjønnsforskjeller, men det er også likheter som innevarsler endringer. Mine resultater viser for eksempel at forskjellene i tilgang til bil blant de yngre generasjoner av kvinner og menn er svært små.

Det er flere områder knyttet til hverdagslivets reiser som trenger en kunnskapsutvidelse. Min fokusering på kjønn har vist at tradisjoner, arbeidsdeling og strukturelle betingelser har innflytelse på hvordan reisemønstre etableres for kvinner og menn. Jeg har lagt vekt på å studere likheter og forskjeller mellom kvinner og menn, men noen av analysene viser at bildet har flere detaljer enn bare kjønnsforskjeller. Det er forskjeller både i ressurstilgang, alder, livsfase, holdninger og i valgmuligheter mellom kvinnegrupper (og manngrupper), og dette er viktig å se nærmere på for å studere sosial endring.

Fremdeles mangler man kunnskap om hvor avhengige de enkelte befolkningsgrupper er av bilen. Analysene som er gjort i denne rapporten tyder på at en del av den daglige bilbruken kan reduseres, dels fordi reisene er svært korte, dels ved at det kan brukes andre transportmåter eller ved at reisene kan erstattes med annen type kommunikasjon. En viktig del av denne problemstillingen er å gå nærmere inn på hvilken betydning oppfatninger og holdninger til transportmidlene har for bruken av dem.

Analysene av hvilken betydning de daglige reiser har og hvordan kvinner og menn opplever dem, gir et inntak til å forstå forskjellige aspekter ved reisen og av reisen som en egen aktivitet. Fordi dette er et tema som har fått liten oppmerksomhet, er analysene i denne rapporten en beskjeden start for å øke en slik forståelse. I diskusjonen om muligheten for å redusere folks reiseaktivitet for å bedre miljø-situasjonen, er det for eksempel viktig å få mer detaljert kunnskap om de daglige reisenes betydning for ulike befolkningsgrupper. Hvis det er slik at det å reise, også i dagliglivet, tillegges en egenverdi, kan resultatet av en reduksjon av noen typer reiser, for eksempel arbeidsreisen, resultere i økning av andre typer reiser.

Den romlige dimensjonen ved de daglige reisene er svært viktig når det gjelder forståelsen av hvordan byrommet brukes og ulike gruppers mulighet innenfor en gitt struktur. Analysene som jeg har presentert, viser *resultater av beslutninger* som er gjort på husholds- og individnivå og forteller derfor ikke om den prosessen som har gått forut. Det betyr at det mangler kunnskap om de motiver og begrunnelser som gjøres når individer og hushold velger bosted og arbeidsplasser sett i sammenheng, og hva som motiverer valg av steder for å legge ulike aktiviteter som de enkelte deltar i.