

Kynferði og samgöngubætur

Þóra Kristín Þórsdóttir
Kjartan Ólafsson

Inngangur

Árið 2007 ákvað ríkisstjórnin að grípa til mótvægisáðgerða sem ætlað var að draga úr neikvæðum áhrifum af tímabundnum samdrætti í aflamarki þorsks (fjármálaráðuneytið, 2007). Meðal þess sem áformað var vegna þessa var að verja umtalsverðum fjárhæðum til flýti framkvæmda í samgöngumálum. Ýmsir urðu hins vegar til að gagnrýna þá ráðstöfun og bentu í því sambandi á að konur væru líklegri en karlar til að missa vinnuna vegna aflasamdráttar í þorski á meðan boðaðar mótvægisáðgerðir gögnuðust fyrst og fremst körlum á vinnumarkaði og voru framkvæmdir í samgöngumálum þar nefndar sem dæmi („Áðgerðirnar gagnast frekar körlum“, 2008). Einar K. Guðfinnsson, þáverandi sjávarútvegsráðherra, taldi hins vegar einmitt að áðgerðir í samgöngumálum væru dæmi um eitthvað sem gagnaðist báðum kynjum (sama heimild). Það væri jú þannig að jafnt konur sem karlar notuðu vegina. Þeir sem héldu því fram að flýti framkvæmdir í samgöngumálum gögnuðust frekar körlum en konum litu til þess að þeir sem starfa að slíkum framkvæmdum eru að stórum hluta karlar og því hæpið að tefla vegaframkvæmdum fram sem lausn á tímabundnu atvinnuleysi hóps sem búast má við að sé að stórum hluta konur (starfsfólk í fiskvinnslu).

Í rannsókn sem gerð var á Vesturlandi árið 2003 til að kanna áhrif Hvalfjarðarganga á samfélag og byggð kom fram að áhrif ganganna hefðu ekki verið að öllu leyti þau sömu fyrir karla og konur og að tilhneigingin væri sú að konur yrðu síður fyrir áhrifum en karlar. Þannig voru karlar fremur en konur á þeirri skoðun að tilkoma Hvalfjarðarganga hefði haft breytingar í för með sér og þá kannski einkum á atvinnutekjum og atvinnumöguleikum (Hjördís Sigursteinsdóttir og Kjartan Ólafsson, 2004). Rannsókn sem framkvæmd var haustið 2004 í sveitarfélögum í nágrenni höfuðborgarsvæðisins (Akranesi, Borgarbyggð og Árborg) gefur vísbendingar í sömu átt, það er að segja um mun milli karla og kvenna. Þannig störfuðu um 20% karla á vinnumarkaði í þessum sveitarfélögum utan síns heimasveitarfélags í samanburði við um 10% kvenna (Björk Sigurgeirsdóttir, 2004).

Þessar rannsóknir benda til þess að karlar og konur noti vegakerfið ekki með sama hætti og að sá munur sé sennilega tengdur þeim mun sem er á stöðu karla og kvenna á vinnumarkaði. Það er í samræmi við niðurstöður rannsókna sem benda til þess að atvinnumöguleikar séu mjög ráðandi þáttur í búsetuvali fólks á Íslandi (Bygðarannsóknastofnun og Hagfræðistofnun Háskóla Íslands, 2003). Erlendar sem innlendar rannsóknir sýna ennfremur að hefðbundin kynhlutverk, þar sem karlinn ber meiri ábyrgð á að afla heimilinu tekna og konan ber höfuðábyrgð á heimili og börnum, er grundvallarþáttur í samfélagsskipan nútímasamfélagsins. Ef litið er á hugmyndina um fyrirvinnuhlutverk karla sér hennar meðal annars stað í því að karlar hafa oft hærri laun en konur fyrir sömu vinnu (Hagstofa Íslands, 2010; Presser, 1994), fá frekar yfirvinnu og vinna lengri vinnutíma (Kolbeinn H. Stefánsson, 2008). Karlar eru einnig ólíklegri en konur til að taka frí vegna veikinda fjölskyldumeðlima. Konur eru aftur á móti líklegri en karlar til að vera ekki í vinnu eða vinna hlutastarf (Bardasi og Gornick, 2008), vinna um tvo þriðju heimilisstarfanna (Þóra Kristín Þórsdóttir, 2007) og bera meiri ábyrgð á uppeldi barna (t.d. Brayfield, 1990; Casper og O'Connell, 1998). Þar sem ábyrgðin á velferð heimilismæðlima skipar oft stóran sess í lífi margra kvenna eru þær mun líklegri en karlar til að skipuleggja vinnu sína utan heimilis svo að segja í kringum heimilið (Kwan, 2000). Í þessu

KYNFERÐI OG SAMGÖNGUBÆTUR

sambandi má benda á að konur eru mun líklegri en karlar til að koma við í leikskóla eða skóla á leið í eða úr vinnu. Ennfremur að konur vörðu árið 2003 að meðaltali um 10 mínútum skemmri tíma en karlar í ferðir milli heimilis og vinnustaðar (Hjalti Jóhannesson og Kjartan Ólafsson, 2004).

Breytingar á viðhorfum til kynjanna síðustu áratuginna og mikil fjölgun kvenna á vinnumarkaði og í menntakerfinu virðast ekki að sama skapi hafa leitt til jöfnunar á fjölskylduábyrgð karla og kvenna (Coltrane, 2000) því jafnvel konur í fullri vinnu bera sambærilega ábyrgð á fjölskyldu og heimili og heimavinnandi konur (Kitterød og Pettersen, 2005). Í þessu sambandi er mikilvægt að hafa í huga að rannsóknir á dreifðari byggðum hafa sýnt að verkaskipting kynjanna þar er almennt hefðbundnari, þar skipar fjölskyldan veigameiri sess og áherslan á móðurhlutverkið er ríkari þar en í þéttari byggðum. Að auki er treyst á konur til að halda uppi ýmiss konar samfélagsþjónustu, svo sem barnagæslu fyrir nágranna og félagsstarfi, og má því segja að þær haldi uppi samfélaginu (Dahlström, 1996; Little og Austin, 1996).

Þar sem kynin hafa þessum ólíku hlutverkum að gegna innan heimilisins hafa þau líka ólíkan lífsstíl. Tekjuöflunarkrafan sem lögð er á karla og heimilisábyrgðin sem konur bera leiða ekki aðeins af sér ólíkan vinnutíma heldur einnig það að sjálfsagðara þykir að karlar sækji vinnu lengra í burtu eða fari frá heimilinu í lengri eða skemmri tíma vegna vinnu, svo sem við sjómennsku eða störf í mannvirkjageiranum. Á móti verja konur meiri tíma í ferðir vegna innkaupa, barna og annarra fjölskyldumeðlima (Hjorthol, 2000; Kwan, 2000; Sandow, 2008; Sandow og Westin, 2010).

Af þessu má sjá að vænta má þess að tilkoma Héðinsfjarðarganga hafi ólík áhrif á karla og konur. Það er í samræmi við upplifun fólks á Vesturlandi, sem áður hefur verið nefnd, þegar spurt var um breytingar í kjölfar þess að Hvalfjarðargöng voru tekin í notkun. Hins vegar er ekki ljóst að hve miklu leyti karlar og konur hafa ólíkar hugmyndir um mögulegar breytingar í samfélaginu með tilkomu Héðinsfjarðarganga. Mögulegt er að konur á Siglufirði sjái fyrir sér að göngunum fylgi fleiri skutlferðir með börn í íþróttastarf til Ólafsfjarðar á meðan karlar á Siglufirði horfi frekar á þann möguleika sem opnast með göngunum til að sækja vinnu á Ólafsfirði, Dalvík eða Akureyri. Af sömu ástæðum mætti búast við því að kynin hefðu að einhverju leyti ólíkar væntingar til áhrifa ganganna á samfélögin, til dæmis að karlar legðu frekar áherslu á væntanlega hækkun fasteignaverðs og konur hefðu frekar áhyggjur af áhrifum ganganna á opinberar stofnanir.

Hér á eftir verður leitað svara við tveimur meginspurningum; annars vegar hvort munur er á ferðavenjum íbúa í Fjallabyggð eftir kynferði og hins vegar hvort karlar og konur í Fjallabyggð hafa ólíkar hugmyndir um mögulegar breytingar með tilkomu Héðinsfjarðarganga og þá bæði hvað varðar eigin ferðavenjur og samfélagsbreytingar almennt. Notast er við svör í spurningakönnun sem lögð var fyrir íbúa í Fjallabyggð 18 ára og eldri haustið 2009. Samtals svöruðu 732 könnuninni, 293 búsettir í Ólafsfirði og 439 á Siglufirði. Til að skoða ferðavenjur var notast við spurningaramma sem er í meginatriðum samskonar og í fyrri rannsóknum á samgöngum og ferðavenjum á Íslandi (sjá til dæmis Hjalti Jóhannesson og Kjartan Ólafsson, 2004).

Ferðamynstur í Fjallabyggð

Ferðum fólks má í stórum dráttum skipta í tvennt. Annars vegar eru ferðir sem tengdar eru atvinnu og hins vegar aðrar ferðir sem þá má setja undir einn hatt sem einkaerindi. Í könnuninni haustið 2009 var spurt sérstaklega um ferðir vegna atvinnu og ferðir til að sækja

ÞÓRA KRISTÍN ÞÓRSDÓTTIR OG KJARTAN ÓLAFSSON

þjónustu. Hins vegar var einnig spurt almennt: Hversu oft kemur þú til eftirtalinna staða? Siglufjarðar (fyrir íbúa á Ólafsfirði), Ólafsfjarðar (fyrir íbúa á Siglufirði), Dalvíkur, Sauðárkróks, Akureyrar, höfuðborgarsvæðisins og að lokum annarra landa. Almennit má segja um ferðir íbúa í Fjallabyggð að ef litið er á meðalfjölda ferða er Akureyri mikilvægasti þjónustustaðurinn fyrir bæði Siglufjörð og Ólafsfjörð (Jón Þorvaldur Heiðarsson, Kjartan Ólafsson, Sveinn Arnarsson og Þóroddur Bjarnason, 2010). Fyrir Siglufjörð er Ólafsfjörður (næsti bær til suðurs) næst mikilvægasti staðurinn og höfuðborgarsvæðið sá þriðji mikilvægasti. Athygli vekur að Siglufirðingar sækja meira til Dalvíkur en Sauðárkróks. Fyrir Ólafsfjörð virðist sem Dalvík (næsti bær til suðurs) sé næst mikilvægasti þjónustustaðurinn og höfuðborgarsvæðið sá þriðji mikilvægasti. Þetta munstur fyrir bæina tvo er líkara en fyrirfram mætti ætla. Fyrir báða er röðin svona: Akureyri, næsti bær til suðurs, höfuðborgarsvæðið (sama heimild).

Tafla 1 sýnir hlutfall karla og kvenna sem kemur vikulega eða oftár á þá staði sem spurt var um í könnuninni. Eins og búast má við í ljósi fyrri rannsókna á ferðavenjum fólks á Íslandi eru karlar að jafnaði heldur líklegri en konur til að koma vikulega eða oftár á staðina sem um ræðir.

Tafla 1. Hlutfall karla og kvenna sem koma vikulega eða oftár á tiltekna staði.

% sem kemur vikulega eða oftár til...	Karlar	Konur	Allir
Ólafsfjarðar / Siglufjarðar	8	3	5
Dalvíkur	17	14	15
Sauðárkróks	3	1	2
Akureyrar	18	16	17
Höfuðborgarsvæðisins	6	3	5

Rétt er að vekja athygli á þeim hópi (um 5%) sem segist koma vikulega eða oftár á höfuðborgarsvæðið. Hér skiptir máli að öllum íbúum í Fjallabyggð var gefinn kostur á að svara spurningalistanum. Hins vegar bendir rannsókn sem gerð var sumarið 2009 til þess að af ríflega tvö þúsund íbúum í Fjallabyggð séu um 12% þar í fimm mánuði eða minna á ári hverju (Kjartan Ólafsson og Þóroddur Bjarnason, 2009). Í þeim hópi sem segist vera vikulega eða oftár á höfuðborgarsvæðinu getur þannig að hluta til verið um að ræða einstaklinga sem aðeins eru í Fjallabyggð lítinn hluta ársins.

Til að skoða hversu mikið fólk ferðast til annarra bæja í vinnutengdum erindum var spurt í könnuninni „Hversu oft ertu á eftirtöldum stöðum vegna vinnu þinnar?“ og var þá spurt um hinn bæinn (Ólafs-/Siglufjörð), Dalvík, Sauðárkrók og Akureyri. Tafla 2 sýnir hlutfall þeirra sem segjast koma á þessa staði vikulega eða oftár vegna atvinnu og er þá aðeins litið á þann hóp sem er í vinnu. Mynstrið er svipað því sem er í töflu 1 að því leyti að karlar eru líklegri en konur til að vera á ferðinni utan heimabyggðar vegna atvinnu og að næst á eftir hinum bænum í Fjallabyggð liggur leið flestra til Akureyrar.

Tafla 2. Hlutfall karla og kvenna sem koma vikulega eða oftár vegna vinnu á tiltekna staði.

% sem kemur vikulega eða oftár vegna vinnu til...	Karlar	Konur	Allir
Ólafsfjarðar / Siglufjarðar	7	4	5
Dalvíkur	3	2	2
Sauðárkróks	1	1	1
Akureyrar	5	1	3

KYNFERÐI OG SAMGÖNGUBÆTUR

Til að skoða nánar hvað það er sem hefur áhrif á ferðavenjur íbúa í Fjallabyggð og að hvaða marki kynferði skiptir máli umfram aðra þætti er ekki með góðu móti hægt að reiða sig eingöngu á töflur þar sem borið er saman hlutfall karla og kvenna eins og gert er í töflum 1 og 2. Þar kemur meðal annars til að sá fjöldi svara sem unnið er með í könnuninni gefur ekki færi á að skoða hvort munur eftir kynferði er til staðar að teknu tilliti til annarra þátta (svo sem atvinnuþátttöku og fjölskylduábyrgðar) nema beitt sé tölfræðilegum aðferðum þar sem samtímis er lagt mat á framlag einstakra þátta til að skýra þann breytileika sem er í fjölda ferða.

Áður en lengra er haldið má hins vegar spyrja hvort nauðsynlegt sé að gera greinarmun á ferðum til einstakra staða og hvort ekki megi þess í stað leitast við að meta þann tíma sem varið er í ferðir út fyrir heimabyggð. Í töflu 3 eru sýndir annars vegar svarmöguleikarnir sem í boði voru í könnuninni og hins vegar sá fjöldi daga á einu ári sem hver einstaklingur hefði þurft að vera á ferðinni til og frá viðkomandi stað miðað við búsetu í Fjallabyggð. Þannig er áætlað að sá sem segist vera 1-3 sinnum í viku á Akureyri fari 104 ferðir á ári milli Fjallabyggðar og Akureyrar.

Tafla 3. Áætlaður fjöldi ferðadaga með hverjum svarmöguleika í könnun á ferðavenjum.

Svarmöguleikar í könnun	Áætlaður fjöldi daga á ári
Aldrei	1
Sjaldnar en einu sinni á ári	2
1-5 sinnum á ári	3
6-11 sinnum á ári	9
1-3 sinnum í mánuði	24
1-3 sinnum í viku	104
4-5 sinnum í viku	234
Oftar	312

Í töflu 4 er yfirlit um vegalengdir frá Ólafsfirði og Siglufirði til þeirra staða sem voru tilgreindir í könnuninni (Vegagerðin, e.d.). Á grundvelli þessara vegalengda er búinn til stuðull fyrir ferðatíma (miðað við 80 km meðalhraða). Þegar um er að ræða ólíkar leiðir þar sem önnur er ekki fær allan ársins hring er miðað við meðaltal sumar- og vetrarleiða.

Tafla 4. Fjarlægðir frá Ólafsfirði og Siglufirði og metinn ferðatími á ársgrundvelli.

Til	Frá Ólafsfirði			Frá Siglufirði		
	Sumar (km)	Vetur (km)	Meðal aksturs tími	Sumar (km)	Vetur (km)	Meðal aksturs tími
Ólafsfjarðar / Siglufjarðar	59	232	1,82	59	232	1,82
Dalvíkur	17	17	0,21	77	215	1,83
Sauðárkróks	108	161	1,68	95	95	1,19
Akureyrar	61	61	0,76	120	191	1,94
Höfuðborgarsvæðisins	398	429	5,17	386	386	4,83

Á grundvelli þeirra upplýsinga sem eru í töflum 3 og 4 má áætla þann tíma sem hver einstaklingur í könnuninni notar í ferðir utan heimabyggðar á viku hverri með því að margfalda

saman fjölda ferða og metinn meðalaksturstíma. Rétt er að ítreka að sú tala sem þannig fæst er alltaf háð verulegri óvissu fyrir hvern og einn einstakling í könnuninni en getur hins vegar dugað ágætlega til að gefa heildarmynd af ferðatíma einstakra hópa og, það sem mestu máli skiptir hér, þeim mun sem er milli einstakra hópa.

Tafla 5 sýnir aðhvarfslíkan þar sem metin eru áhrif aldurs, kynferðis, stöðu á vinnumarkaði og fjölskylduábyrgðar á þann tíma sem varið er í ferðir utan heimabyggðar fyrir einstaklinga sem hafa verið búsettir í Fjallabyggð í að minnsta kosti sjö af sl. 12 mánuðum fyrir könnunina. Líkanið í heild sinni er marktækt ($F_{(6, 597)} = 4,94$; $p > 0,001$) og með þessum tilteknu þáttum má skýra samtals um 5% af dreifingu í ferðatíma utan heimabyggðar.

Áhrif aldurs eru metin með þremur staðgengilsbreytum þar sem þrjú aldurshópar eru bornir saman við þann fjórða (fólk á aldrinum 41-66 ára) og þar má sjá að elsti aldurshópurinn ver um 31% minni tíma í slíkar ferðir en samanburðarhópurinn. Konur verja að meðaltali um 12% minni tíma en karlar í ferðir utan heimabyggðar.

Tafla 5. Áhrif einstakra þátta á metinn ferðatíma almennt vegna ferða utan heimabyggðar.

	Hallastuðull (b)	Hlutfallsleg áhrif (EXP-b)	p-gildi
Ólafsfjörður (mv Siglufjörð)	0,00	0%	0,94
67 ára eða eldri (mv 41-66 ára)	-0,37	-31%	0,00
26-40 ára (mv 41-66 ára)	0,05	6%	0,53
18-25 ára (mv 41-66 ára)	0,24	28%	0,06
Konur	-0,13	-12%	0,02
Í vinnu	-0,07	-7%	0,42
Með börn yngri en átján ára á framfæri	-0,10	-9%	0,15
Fasti	1,26		

Vert er að staldra við nokkur atriði í þessu sambandi. Í fyrsta lagi er enginn munur á íbúum á Siglufirði annars vegar og í Ólafsfirði hins vegar þegar litið er á metinn ferðatíma. Íbúar í Ólafsfirði fara reyndar fleiri ferðir en íbúar á Siglufirði en á móti kemur að þær ferðir sem íbúar á Siglufirði fara eru lengri og það skilar sér hér í því að ekki er munur á heildarferðatíma. Einnig er áhugavert að sá munur sem er á þeim tíma sem karlar og konur verja í ferðir utan heimabyggðar virðist ekki vera tilkominn vegna mismunandi atvinnuþátttöku og ekki heldur vegna fjölskylduábyrgðar. Þó ber að hafa í huga að sá munur sem er á þeim sem hafa börn undir 18 ára aldri á sínu framfæri og hinum sem ekki gera það kynni að mælast marktækur ef litið væri á svör frá fleiri einstaklingum.

Tafla 6 sýnir aðhvarfslíkan þar sem metin eru áhrif aldurs, kynferðis og fjölskylduábyrgðar á þann tíma sem varið er í ferðir utan heimabyggðar vegna atvinnu fyrir einstaklinga sem hafa verið búsettir í Fjallabyggð í að minnsta kosti sjö af sl. 12 mánuðum fyrir könnunina. Líkanið í heild sinni er marktækt ($F_{(7, 602)} = 8,94$; $p > 0,001$) og með þessum tilteknu þáttum má skýra samtals um 9% af dreifingu í ferðatíma utan heimabyggðar.

Niðurstaðan er í meginatriðum sú sama og fyrir ferðir utan heimabyggðar almennt. Sá munur sem er eftir aldri er heldur minni en fyrir ferðir almennt en hins vegar er áfram svipaður munur milli kynja og á þann hátt að konur verja um 11% minni tíma en karlar í ferðir vegna atvinnu. Fjölskylduábyrgð (það að hafa börn yngri en 18 ára á heimilinu) virðist ekki hafa sjálfstæð áhrif á ferðatíma vegna atvinnu. Athugað var hvort mögulega væri til staðar samvirkni

KYNFERÐI OG SAMGÖNGUBÆTUR

milli kynferðis og fjölskylduábyrgðar í áhrifum á ferðatíma vegna atvinnu (með öðrum orðum að fjölskylduábyrgð hefði ólík áhrif á ferðatíma karla og kvenna) en ekki er vísbending um að slík áhrif séu til staðar.

Tafla 6. Áhrif einstakra þátta á metinn ferðatíma vegna atvinnu utan heimabyggðar.

	Hallastuðull (b)	Hlutfallsleg áhrif (EXP-b)	p-gildi
Ólafsfjörður (mv Siglufjörð)	-0,03	-3%	0,36
67 ára eða eldri (mv 41-66 ára)	-0,21	-19%	0,00
26-40 ára (mv 41-66 ára)	0,08	9%	0,13
18-25 ára (mv 41-66 ára)	-0,05	-5%	0,55
Konur	-0,12	-11%	0,00
Með börn yngri en átján ára á framfæri	-0,04	-4%	0,38
Fasti	0,51		

Sömu sögu er að segja um fjölda ferða vegna atvinnu og fjölda ferða út fyrir heimabyggð almennt, þ.e. íbúar í Ólafsfirði fara fleiri ferðir en íbúar á Siglufirði (um 30% fleiri) og konur fara um 34% færri ferðir en karlar. Þetta er metið með aðhvarfslíkani líkt og ferðatíminn en niðurstöður þeirrar greiningar eru ekki að öðru leyti sýndar hér.

Tafla 7 sýnir svo að lokum aðhvarfslíkan þar sem metin eru áhrif aldurs, kynferðis, stöðu á vinnumarkaði og fjölskylduábyrgðar á þann tíma sem varið er í ferðir utan heimabyggðar til að sækja þjónustu fyrir einstaklinga sem hafa verið búsettir í Fjallabyggð í að minnsta kosti sjö af sl. 12 mánuðum fyrir könnunina. Líkanið í heild sinni er marktækt ($F_{(7, 602)} = 3,96$; $p > 0,001$) og með þessum tilteknu þáttum má skýra samtals um 4% af dreifingu í ferðatíma utan heimabyggðar. Það vekur kannski athygli að þeir sem eru í vinnu verja um 26% minni tíma en þeir sem ekki eru í vinnu í ferðir vegna þjónustu. Þetta getur hins vegar stafað af því að þeir sem eru í vinnu geta sinnt öðrum erindum þegar þeir eru staddir utan heimabyggðar en líta samt ef til vill svo á að atvinna sé tilefni ferðarinnar.

Tafla 7. Áhrif einstakra þátta á metinn ferðatíma vegna þjónustu sem sótt er utan heimabyggðar.

	Hallastuðull (b)	Hlutfallsleg áhrif (EXP-b)	p-gildi
Ólafsfjörður (mv Siglufjörð)	0,05	5%	0,23
67 ára eða eldri (mv 41-66 ára)	-0,31	-27%	0,00
26-40 ára (mv 41-66 ára)	0,09	9%	0,19
18-25 ára (mv 41-66 ára)	0,18	20%	0,07
Konur	0,02	2%	0,70
Í vinnu	-0,17	-16%	0,01
Með börn yngri en átján ára á framfæri	-0,07	-7%	0,18
Fasti	0,89		

Eins og áður er enginn munur milli Siglufjarðar og Ólafsfjarðar á heildarferðatíma vegna þjónustu og ekki er hér heldur munur milli þeirra sem eru með börn yngri en 18 ára á heimilinu og annarra. Elsti aldurshópurinn ver minni tíma í ferðir vegna þjónustu líkt og í ferðir vegna

atvinnu og ferðir almennt. Enginn munur er milli kynja á þeim tíma sem varið er í ferðir vegna þjónustu.

Breytt ferðamynstur í kjölfar ganga?

Meðal þess sem ýmsir vænta að taki mestum breytingum er þjónustusókn, annars vegar innan Fjallabyggðar og hins vegar frá Siglufirði og til Eyjafjarðar. Til að kanna hvaða breytinga íbúar í Fjallabyggð vænta í þessu sambandi var í könnuninni spurt hversu oft fólk áætlaði að það myndi sækja verslun og þjónustu á nokkra tilgreinda staði eftir að göngin hefðu opnað. Með samanburði við svör sömu einstaklinga við spurningu þar sem spurt var um fjölda ferða til sömu staða mánuðunum fyrir könnunina má meta hvort viðkomandi telja að ferðatiðnin muni breytast. Tafla 8 sýnir hlutfall þeirra, eftir bæði búsetu og kynferði, sem vænta þess að ferðum þeirra á þessa tilgreindu staði muni fjölga eftir að göngin verða opnuð.

Tafla 8: Hlutfall karla og kvenna sem telja að ferðum á tiltekna staði til að sækja þjónustu muni fjölga með tilkomu Héðinsfjarðarganga, eftir búsetu.

% sem væntir þess að ferðum vegna þjónustu muni fjölga til...	Siglufjörður			Ólafsfjörður		
	Karlar	Konur	Allir	Karlar	Konur	Allir
Ólafsfjarðar / Siglufjarðar	59,0	55,2	57,1	77,4	90,7	84,5
ΔP =	6,7	6,7	4,7	7,1	4,7	4,2
Dalvíkur	42,9	41,9	42,4	9,8	9,3	9,5
ΔP =	6,7	6,7	4,7	5,1	4,7	3,4
Sauðárkróks	10,5	11,4	11,0	20,3	22,0	21,2
ΔP =	4,2	4,3	3,0	6,9	6,7	4,8
Akureyrar	60,5	66,7	63,6	9,8	4,7	7,1
ΔP =	6,6	6,4	4,6	5,1	3,4	3,0
Höfuðborgarsvæðisins	4,3	9,0	6,7	6,8	4,0	5,3
ΔP =	2,7	3,9	2,4	4,3	3,1	2,6
n =	210	210	420	133	150	283

Í töflunni eru sýnd vikið mörk (ΔP) miðað við 5% α -mörk og má þannig áætla hversu nákvæmar niðurstöðurnar eru. Sem dæmi þá áætla um 59% karla á Siglufirði sem svara könnuninni að ferðum þeirra til Ólafsfjarðar til að sækja þjónustu muni fjölga með tilkomu ganganna og með 95% vissu má því áætla að þetta eigi við um á bilinu 52% til 66% karla á Siglufirði.

Í meginatriðum virðist sá munur sem er á svörum fólks annars vegar þegar spurt er um fjölda ferða fyrir opnun ganganna og hins vegar um áætlaðan fjölda ferða eftir opnun vera tengdur búsetu. Þannig gera um 57% ($\pm 4,7\%$) íbúa á Siglufirði ráð fyrir að ferðum þeirra til Ólafsfjarðar til að sækja þjónustu muni fjölga og sambærilegt hlutfall íbúa í Ólafsfirði sem telur að ferðum til Siglufjarðar muni fjölga er um 84% ($\pm 4,2\%$). Innan bæjanna er hins vegar ekki afgerandi munur milli kynja.

Til að meta hvort væntingar um breytingar á þjónustusókn í kjölfar þess að Héðinsfjarðargöng verða opnuð má búa til vísitölu væntinga með því að leggja saman svör við öllum spurningunum um þjónustusókn. Þetta er gert með því að bera saman svör við spurningum um það annars vegar hversu oft tiltekinn einstaklingur kemur á fimm tilgreinda staði vegna þjónustu og svo hversu oft viðkomandi býst við að vera á þessum sömu stöðum eftir opnun Héðinsfjarðarganga. Breytingavísitalan gefur til kynna að hve miklu leyti viðkomandi svarar með ólíkum hætti spurningum um ferðir fyrir opnun ganganna og eftir

KYNFERÐI OG SAMGÖNGUBÆTUR

opnun þeirra. Þannig má finna tölu sem gefur til kynna hvort viðkomandi vænta þess að tíðni ferða á nokkra tilgreinda staði verði eftir opnun ganganna lík eða ólík því sem hún var á mánuðunum fyrir könnun.

Ef litið er á aldur, kynferði, búsetu og fjölskylduábyrgð (það hvort börn undir 18 ára aldri eru á heimilinu) er niðurstaðan sú að enginn afgerandi munur er á því hversu umfangsmiklar þær breytingar eru sem viðkomandi vænta á ferðum vegna þjónustu ($F_{(8, 587)} = 1,95$; $p=0,05$). Þetta er í samræmi við álit viðmælenda í rannsókn sem gerð var vegna umhverfismats Héðinsfjarðarganga; þeir virtust almennt ekki búast við umtalsverðum breytingum á ferðamynstri sínu (Hjalti Jóhannesson, Grétar Þór Eypórsson og Kjartan Ólafsson, 2001).

Umræða

Ferðamynstur íbúa í Ólafsfirði og Siglufirði eins og það var fyrir opnun Héðinsfjarðarganganna skýrist að miklu leyti af landfræðilegri legu bæjanna tveggja. Ólafsfirðingar sóttu meira til Dalvíkur og Akureyrar og Siglufirðingar fóru meira til Sauðárkróks. Vegna legu bæjanna má líka búast við að ferðamynstur Siglufirðinga breytist meira en ferðamynstur Ólafsfirðinga við göngin, enda stytta þau fjarlægðina frá Siglufirði á þrjá staði en fyrir Ólafsfirðinga aðeins á einn.

Fyrirfram var búist við að ólík staða karla og kvenna á vinnumarkaði kæmi fram með þeim hætti að karlar væru líklegri til að ferðast utan heimabyggðar vegna vinnu og er sú tilgáta studd af gögnunum. Þannig fara karlar bæði fleiri ferðir en konur og verja meiri tíma í ferðir vegna slíkra ferða. Ekki er afgerandi munur á þeim tíma sem karlar og konur nota í ferðir vegna þjónustu. Hins vegar notar fólk sem er með börn undir 18 ára aldri á heimilinu minni tíma í ferðir vegna þjónustu og virðist það eiga jafnt við um karla og konur. Þegar svarendur voru beðnir um að meta hve oft þeir myndu fara til nágrennbæja eftir að göngin yrðu opnuð sást heldur ekki mikill kynjamunur.

Almennt er niðurstaðan hér í samræmi við það sem vænta má í ljósi fyrri rannsókna þar sem komið hefur fram munur á ferðavenjum karla og kvenna á þann hátt að karlar verji heldur meiri tíma í ferðir utan heimabyggðar og fari fleiri ferðir. Það er hins vegar athyglisvert að sá munur sem er milli Ólafsfjarðar og Siglufjarðar virðist fyrst og fremst vera í fjölda ferða en að mögulega sé ekki afgerandi munur á þeim tíma sem varið er í ferðir. Þannig fara íbúar á Ólafsfirði (jafnt karlar sem konur) fleiri og styttri ferðir en íbúar á Siglufirði.

Heimildir

- Aðgerðirnar gagnast frekar körlum 2008, 31. janúar. *24 stundir*, bls. 4.
- Bardasi, Elena og Janet C. Gornick 2008. "Working for less? Women's part-time wage penalties across countries," *Feminist Economics*, 14:1, bls. 37-72.
- Björk Sigurgeirsdóttir 2004. *Atvinnu- og skólasókn til höfuðborgarsvæðisins. Könnun meðal íbúa Árborgar, Akraness og borgarbyggðar árið 2004*. Akureyri, RHA.
- Brayfield, April 1995. "Juggling jobs and kids: The impact of employment schedules on fathers' care for children," *Journal of Marriage and the Family*, 57, bls. 321-332.
- Bygðarannsóknastofnun og Hagfræðistofnun Háskóla Íslands 2003. *Fólk og fyrirtæki: Um búsetu og starfskilyrði á landsbyggðinni*. Akureyri og Reykjavík, Bygðarannsóknastofnun og Hagfræðistofnun Háskóla Íslands.
- Casper, Lynne M. og Martin O'Connell 1998. "Work, income, the economy and married fathers as childcare providers," *Demography*, 35:2, bls. 243-250.

ÞÓRA KRISTÍN ÞÓRSDÓTTIR OG KJARTAN ÓLAFSSON

- Coltrane, Scott 2000. "Research on Household Labor: Modeling and Measuring the Social Embeddedness of Routine Family Work," *Journal of Marriage and the Family*, 62, 1208-1233.
- Dahlström, Margareta 1996. "Young Women in a Male Periphery – Experiences from the Scandinavian North," *Journal of Rural Studies*, 12:3, bls. 259-271.
- Fjármálaráðuneytið 2007. Fjármálaráðuneytið, fréttatilkynning nr. 17/2007 : Mótvægisáðgerðir ríkisstjórnarinnar vegna samdráttar í þorskafla. Sótt á:
<http://www.fjarmalaraduneyti.is/frettir/frettatilkynningar/frettatilkynningar/nr/9115>
- Hagstofa Íslands 2010. *Launamunur kynjanna – Skýrsla unnin vegna samstarfsverkefnis Hagstofu Íslands, Alþýðusambands Íslands og Samtaka atvinnulífsins um launamun kvenna og karla byggt á gagnasöfnum Hagstofunnar*. Reykjavík: Launa- og kjaramáladeild.
- Hjalti Jóhannesson, Grétar Þór Eypórsson og Kjartan Ólafsson 2001. Jarðgöng og vegagerð á Norðanverðum Tröllaskaga. Akureyri, RHA.
- Hjalti Jóhannesson og Kjartan Ólafsson 2004. Samgöngubætur og félags- og efnahagsleg áhrif þeirra. Akureyri, RHA.
- Hjorthol, Randi Johanne 2000. "Same city – different options. An analysis of the work trips of married couples in the metropolitan area of Oslo," *Journal of Transport Geography*, 8, bls. 213-220.
- Hjördís Sigursteinsdóttir og Kjartan Ólafsson 2004. *Áhrif Hvalfjarðarganga á samfélag og byggð á Vesturlandi. Niðurstöður könnunar meðal íbúa á svæðum norðan ganga árið 2003*. Akureyri, RHA.
- Jón Þorvaldur Heiðarsson, Kjartan Ólafsson, Sveinn Arnarsson og Þóroddur Bjarnason 2010. Umferð á norðanverðum Tröllaskaga – erindi og áfangastaðir. Í *Fjallabyggð fyrir Héðinsfjarðargöng: Samgöngur, samfélag og byggðapróun*, ritstjórar Þóroddur Bjarnason og Kolbeinn H. Stefánsson. Akureyri: Háskólinn á Akureyri.
- Kitterød, Ragni Hege og Silje Pettersen 2005. "Making up for mothers' employed working hours? Housework and childcare among Norwegian fathers," *Work, Employment and Society*, 20:3, bls. 473-492.
- Kjartan Ólafsson og Þóroddur Bjarnason 2009. Að heiman. Munur á skráðri og raunverulegri búsetu á Íslandi. Í Gunnar Þór Jóhannsson og Helga Björnsdóttir (eds.) *Rannsóknir í félagsvísindum X*. Reykjavík, Félagsvísindastofnun Háskóla Íslands
- Kolbeinn H. Stefánsson 2008. "Samspil vinnu og heimilis – álag og árekstrar," Working papers, 1, Reykjavík: Rannsóknarstöð Þjóðmála.
- Kwan, Mei-Po 2000. "Gender differences in space-time constraints," *Area*, 32:2, bls. 145-156.
- Little, Jo og Patricia Austin 1996. "Women and the Rural Idyll," *Journal of Rural Studies*, 12, 101-111.
- Presser, Harriet 1994. "Employment Schedules Among Dual Earner Spouses and the Division of Household Labour By Gender," *American Sociological Review*, 59, bls. 348-364.
- Sandow, Erika 2008. "Commuting behaviour in sparsely populated areas: evidence from northern Sweden," *Journal of Transport Geography*, 16, bls. 14-27.
- Sandow, Erika og Kerstin Westin 2010. "The persevering commuter – Duration of long distance commuting," *Transportation Research*, Part A 44, bls. 433-445.
- Þóra Kristín Þórsdóttir 2007 *Diverging perceptions? The division of household labour in Iceland*, óbirt meistaraaritgerð unnin við London School of Economics.
- Vegagerðin (e.d.) Leiðir frá ýmsum stöðum, sótt 27. september 2010 frá
<http://www.vegagerdin.is/vegakerfid/vegallengdir/>.