

Sammendrag:

Velferd og mobilitet

Innledning

Velferd skapes på ulike aktivitetsarenaer, som arbeidsliv, skole og nærmiljø. Den enkelte person har et gitt sett av ressurser, som kan settes inn på ulike arenaer, konverteres og gi utbytte i form av nye ressurser på et senere tidspunkt. Denne studien tar utgangspunkt i at man som oftest må reise for å delta på ulike arenaer. Velferdsarenaer er derfor definert ut fra reiseformål. Undersøkelsen bygger på at transportmulighetene er avgjørende for tilgjengeligheten til ulike arenaer og at det er aktiviteter som skaper velferd. Transportmulighetene er dermed en mellomliggende variabel mellom mobilitet og velferd og kan forstås som en egen indikator på velferd.

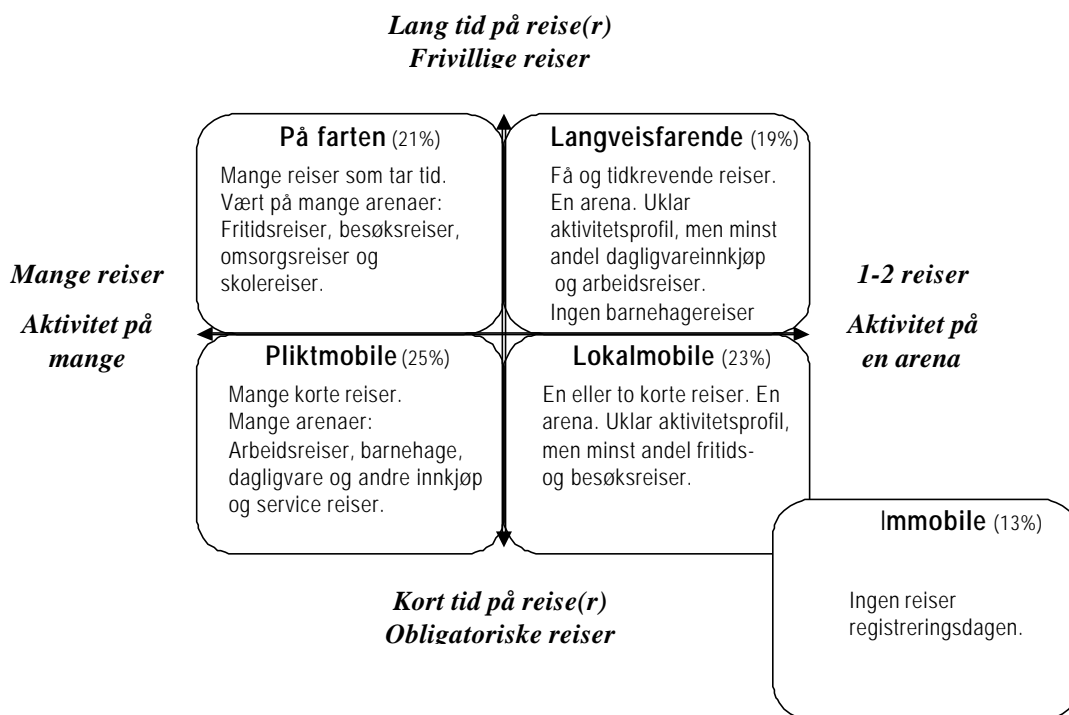
Transportmulighet består både av omgivelsesfaktorer som transportstandard og fysisk lokalisering av aktiviteter, og folks mobilitetsevne forstått som tilgang på transportmidler, økonomi, helse og tid. Reiseaktivitet er i tillegg avhengig av et opplevd behov for å gjennomføre den aktuelle aktiviteten, dvs et subjektivt element. For å kunne snakke om velferd, må aktiviteten(e) og reisen(e) ha en viss positiv betydning eller mening for den reisende.

I analysen er det valgt å studere forholdet mellom velferd og mobilitet separat for deler av befolkningen med ulik mobilitet eller reisevirksomhet. Som grunnlag for å identifisere ulike mobilitetssegmenter i befolkningen er det gjennomført en korrepondanseanalyse på data fra den norske nasjonale reisevaneundersøkelsen fra 1991/92. Analysen er begrenset til personer boende i de 10 største byregionene i Norge, det vil si i alt 2975 personer. For i noen grad å fange opp subjektive vurderinger av forholdet mellom mobilitet og velferd er 20 personer som kan representere de ulike segmentene intervjuet.

Fem mobilitetssegmenter

Konstruksjonen av mobilitetssegmentene tar utgangspunkt i fire hovedskiller i utvalgets mobilitet. Det første hovedskillet går mellom dem som ikke hadde foretatt noen reise i det hele tatt og dem som hadde foretatt en eller flere reiser. Det andre hovedskillet er knyttet til graden av aktivitet uten for hjemmet. Det vil si mellom dem som er aktive på en arena utenfor hjemmet pr dag og de som er aktive på flere arenaer. Et tredje skille går mellom dem på den ene siden som har korte reiser og som dermed bruker kort tid på en reise, og de på den andre siden som reiser langt og bruker lang tid på en reise. Et fjerde skille, som langt på vei følger tidsbruken, går mellom dem som i hovedsak deltar i såkalte frivillige aktiviteter (fritidsreiser, besøksreiser og lignende) og dem som i hovedsak deltar i såkalte obligatoriske aktiviteter (arbeidsreiser, innkjøpsreiser og lignende).

Ut fra disse hovedskillene er det fruktbart å skille mellom fem mobilitetssegmenter, se figur S1. På bakgrunn av særegenheter i mobilitet er de kalt 1) På farten, 2) Pliktmobile, 3) Langveisfarende, 4) Lokalmobile og 5) Immobiler. Inndelingen er idealtypisk og bygger på data om respondentenes reiser fra bare en dag. Denne dagen behøver ikke å være en typisk dag for respondenten. For mange personer vil likevel reiseaktiviteten være preget av repetisjon. Flere av faktorene som bestemmer reiseaktiviteten vil dessuten være konstante.



Figur S1: Mobiliteten i de ulike mobilitetssegmentene. De 10 største byregionene i Norge. Andel av totalutvalget (prosent)

Mobilitetsprofilene synliggjør to ulike aktivitetspraksiser eller måter å organisere hverdagslivet på: en hjemme- og en uteorientert aktivitetspraksis. På den ene siden de Immobiler som ikke har besøkt noen velferdsarenaer utenfor hjemmet på registreringsdagen og på den andre siden de På farten og Pliktmobile som har besøkt mange arenaer. Mellom disse relativt klare aktivitetspraksisene fins de Langveisfarende som bare besøker en arena, men som bruker lang tid på å nå denne, og de Lokalmobile som bare besøker en arena i nærmiljøet.

Noen generelle sammenhenger

Sammenhengen mellom de ulike mobilitetssegmentenes sin mobilitetsprofil og deres transportmuligheter er sammensatt. Sammenhengen mellom hver av faktorene og mobiliteten er heller ikke entydig. Det ser ut til at de ulike faktorene henger sammen og til dels forsterker hverandre. Helseproblemer, dårlig økonomi og manglende tilgang på bil henger sammen. Alle disse forholdene virker negativt inn på aktivitetsnivået, og blir bl a forsterket av et kollektivtilbud som ikke er tilpasset deres behov.

Mangel på egenkontrollert tid slik det er målt her, virker på den annen side ikke inn på aktivitetsnivået. Mye bundet tid knyttet til arbeidslivet og omsorgsforpliktelser for barn viser seg derimot å ha en sammenheng med mange reiser. Det ser videre

ikke ut til at god økonomi, god helse eller god tilgang på transportmidler konverteres til mindre tid på reise. I stedet for å påvirke aktivitetsnivået ser det ut til at mangel på egenkontrollert tid legger visse føringer på hvilken type arena en er aktiv på. Tid til omsorg for barn kommer i konflikt med egen utfoldelse på arenaen for fritidsaktiviteter. Denne konflikten viser seg å være sterkere for kvinner enn for menn.

Tabell S1: Oversikt over ulike mobilitetssegmenters transportressurser

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

De hjemmeorienterte har dårligst transportmuligheter

Ut fra mobilitet som et mål på velferd, vil en anta at Immobiler har lavere velferd enn På farten og Pliktmobile. Slik er det nødvendigvis ikke. Et hjemmeorientert aktivitetsmønster kan like gjerne være et resultat av egne prioriteringer og valg.

Analysen viser imidlertid at de med en ekstrem hjemmeorientert aktivitetspraksis kommer dårligere ut med hensyn til transportmuligheter enn de andre segmentene, se tabell S1. De Immobiler og de Lokalmobile har klart dårligere mobilitetsevne enn andre. De har de laveste lønningene, færrest med tilgang på bil, flest med et dårlig kollektivtilbud og større helsemessige problemer med transport enn andre.

De kvalitative intervjuene viste bl a at flere ikke var ute om vinteren på grunn av dårlige mobilitetsevner kombinert med manglende vintervedlikehold. Transportmulighetene gir åpenbart eldre med dårlig helse og rullestolbrukere dårligere velferd enn det andre har.

”Ja, jeg går allikevel, jeg gjør det, men det blir ikke så langt.”

”Nei, du det er mørkt, vet du, og så er det glatt da, i vinter har det vært forferdelig glatt. - Ja, jeg er livredd for å dette, sant å si.”

”Det var jo de dagene jeg ikke var ute.”

”Hvor mye ute jeg er, det varierer veldig med årstiden, holdt jeg på å si, jeg er ikke så mye ute om vinteren.”

”Forrige tirsdag når det plutselig begynte å snø så måtte jeg bli hjemme den dagen, da kunne ikke jeg gå på jobb.”

De uteorienterte har gode transportmuligheter

For de uteorienterte, de På farten og de Pliktmobile er forholdet omvendt. De har en gunstig situasjon når det gjelder økonomi, tilgang på transportmidler og helse. Det eneste de mangler er tid, bl a fordi noe av tiden de har til rådighet omsettes i reiser. Mobilitetsprofilen til de På farten og de Pliktmobile kan på ingen måte sies å være et

resultat av deres generelle transportmuligheter. Det er snarere deres livs- og familiesituasjon som forklarer mobiliteten.

Tid kan betraktes som en individuell ressurs til egen forvaltning og som en vare det kan handles med. Studien tyder ikke på at de med bedre økonomi enn andre konverterer noe av denne ressursen til mindre tid på reiser. De med høy inntekt har flere og lengre reiser enn andre. Høy inntekt, spesielt høy husholdningsinntekt, tas ikke ut i mer fleksibilitet, men konverteres heller til flere aktiviteter innen et større geografisk område. Det er derfor rimelig å anta at de På farten og de Pliktmobiles reiser langt på vei er resultat av deres egne ønsker og preferanser.

Mange reiser kan oppleves som stress

At de ekstremt uteorienterte deltar på flere arenaer enn andre betyr ikke nødvendigvis at de har mer velferd. En reise, for ikke å si flere reiser, kan oppleves som masete og stressende. Resultatene fra den kvalitative analysen kan tyde på at dette gjaldt mange av reisene til de På farten og de Pliktmobile. Reisene førte til stress på grunn av for mange oppgaver innen et for stramt tidsbudsjett.

”Noen ganger er det stress med ungene som skal til og fra, bli hentet, det kan være stress.”

”Hvis man skal snakke om noe stress for å komme seg hjem, altså, så er det å rekke disse tidene.”

Tid er ikke som de andre mobilitetsressursene. Tid forbrukes på en reise, samtidig som den kan spares ved at en ikke reiser. Tid til omsorgsforpliktelser og bundet tid knyttet til arbeidsmarkedet sier derfor mer om hvordan reisene kan oppleves enn at en ikke har tid til å gjennomføre dem.

Å arbeide hjemme er en måte å dempe stresset på. Det var imidlertid ingen av dem som ble intervjuet som så dette som en mulighet. Å slutte å jobbe helt var heller ingen løsning. Å jobbe redusert derimot var en løsning for noen:

”Jeg tror det er skummelt altså, jeg har hørt liksom rykter om det, folk som jobber hjemme og jobber altfor mye.”

”Jeg ønsker ikke at jobben skal invadere hjemmet mitt, jeg har ikke veldig lyst til å jobbe hjemmefra på PC.”

”.....for jeg tror jeg hadde blitt sprø av å bare gå hjemme.”

Aktivitet er også en mobilitetsressurs

Uteaktivitet i seg kan være en (mobilitets)ressurs som gir mulighet til å finne fram til ulike tilbud og aktiviteter (orienteringmulighet). Omsorgen for barn og arbeid gir f eks mulighet til å delta på en rekke arenaer utenfor hjemmet. Ved at en først er kommet seg ut, så får en også impulser til å være aktiv på andre arenaer.

Situasjonen til de eldre Lokalmobile og Immobile i rullestol kan illustrere dette. Flere av disse ser ut til å mangle både orienteringsmuligheter og aktivitetstilbud. Disse segmentene har høyest andel utenfor arbeidsmarkedet og har heller ikke omsorg for barn. De mest aktive av de eldre hadde skaffet seg alternative arenaer

som de besøkte jevnlig, mens flere av de som satt i rullestol ikke hadde faste aktiviteter utenfor hjemmet annet enn innkjøp av dagligvarer.

Kampen mellom å ha, å være og å elske

Ut fra et velferdsperspektiv er det nærliggende å rangere aktiviteter knyttet til obligatoriske reiser lavere enn aktiviteter knyttet til frivillige reiser. En kan også skille mellom aktiviteter knyttet til å ha, å være og å elske. Aktiviteter knyttet til forpliktelser relatert til arbeidsmarkedet, omsorgsarbeid og drift av husholdet (å ha), må f eks tilfredsstilles før behovet for fritidsaktiviteter og sosiale relasjoner (å være og å elske). I et slikt perspektiv gir frivillige reiser opphav til mer velferd, eller velferd på et høyere nivå, enn obligatoriske reiser.

Personer med barn og med tilknytning til arbeidslivet har knappe tidsressurser. Tidsknapphet for barnefamiliene legger også føringer på type arena en er aktiv på og begrenser muligheten for egen utfoldelse på arenaen for fritidsaktiviteter. Ut i fra analysen av bundet tid ser det ut til at dagligvareinnkjøp går på bekostning av fritidsreiser. Det vil si at det er en kamp mellom å være aktiviteter og å ha aktiviteter. Den kvantitative analysen viste at denne konflikten var sterkere for kvinner enn for menn.

De kvalitative intervjuene viste i tillegg at det er en konflikt mellom omsorg for barn og egen utfoldelse utenfor hjemmet. Det vil si en kamp mellom å elske aktiviteter og å være aktiviteter. Både mennene og kvinnene som ble intervjuet opplevde dette.

”Når jeg henter barn fra barnehagen så kommer jeg hjem og steller leilighet og lager mat, det tar jo sin tid altså, og rydde bort ytterklær, støvsuge, alltid en eller annen rengjøring, det er stort sett alltid nødvendig, og så lage mat. Så det tar noe tid.”

”For det er klart som småbarnsmor og arbeidende er det mye du ikke rekker.”

”Klart man er mye mer hjemme med små barn og sånn.”

”Jeg føler liksom det at så har jeg ingenting som bare er mitt.”

En av de største forskjellene mellom de På farten og de Pliktmobile er knyttet til type arena de har vært aktive på. De På farten har i første rekke besøkt arenaer knyttet til utdanning, egne eller andres fritidsaktiviteter og sosiale relasjoner, mens de Pliktmobile har besøkt arenaer knyttet til arbeidsmarkedet, og omsorgsarbeid og drift av husholdet.

Det blir gjerne et dilemma mellom omsorgen for barna og en selv. Et av de viktigste skillene mellom de Pliktmobile og de På farten var at de På farten hadde løst dette dilemmaet ved å ha faste avtaler om deltakelse på egne aktiviteter utenfor hjemmet eller ved å kombinere barnas aktiviteter med egne aktiviteter. Noen løste det imidlertid ved å ta seg tid. En av kvinnene mente at problemet var knyttet til grunnleggende forskjeller mellom menn og kvinner

”De dagene hvor jeg bringer til barnehage så har jeg lov til å jobbe så lenge som nødvendig. - Det er en slags stilltiende avtale om at vi prøver å balansere utetiden alene over tid.”

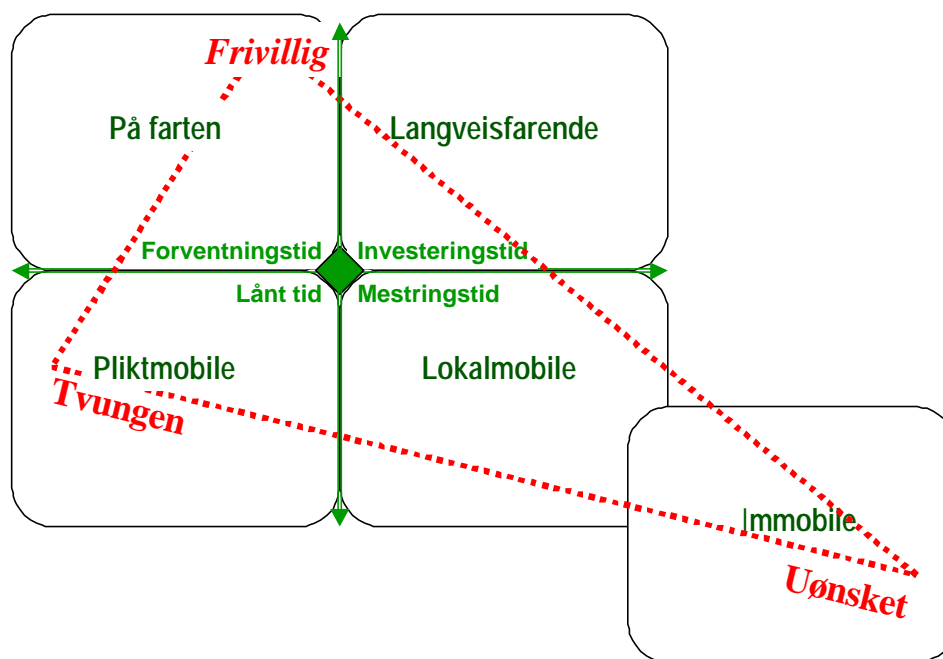
”Menn gjør veldig mye mer ved siden av, men de klager ikke på at de er for lite hjemme. Det blir så viktig for dem, mye viktigere enn for en kvinne. For

meg så er det viktig at jeg får tid med barna mine og helst at det ikke ser helt bomba ut hele tiden, ikke sant?"

Ulik opplevelse av reiser

Hva mobilitetsprofilen betyr for folks velferd er ikke bare avhengig av transportmulighetene, men vel så mye av om den er ønsket, om den gir mening og har en positiv betydning for den reisende. Det mest fremtredende er ulik opplevelse av tiden som brukes til å reise, se figur S2.

For de Langveisfarende kan reisetiden sees på som en del av *investeringen* som gjøres for å bo der de ønsker å bo. For de typiske Immobile og Lokalmobile er reisetiden langt på veg knyttet til *mestring*. For de På farten er reisene i hovedsak et resultat av deres preferanser. Reisen er gjerne knyttet til en positiv *forventning* til aktiviteten de skal på. De typiske Pliktmobile har få frivillige reiser. Mange av reisene de foretar er de mer eller mindre tvunget til å gjøre for at logistikken i hjemmet skal gå opp. Reisene gjøres på *lånt tid* fra andre aktiviteter.



Figur S.2: En enkel oversikt over de ulike mobilitetssegmentenes forhold til egen mobilitet og hvordan de ser på tiden de bruker på reise. De 10 største byregionene i Norge

Lang reise for å bo godt

Hvor sentralt eller perifert den enkelte bor har ingen sammenheng med hvilken type arena en er aktiv på. De som bor sentralt (mindre enn 2,5 km fra nærmeste rådhus) har imidlertid noe flere reiser og besøker flere arenaer enn andre. Avstand har størst betydning for hvor mye tid som investeres i å nå den aktuelle arenaen. De Langveisfarende bor lenger fra et sentrum og har lengre avstand til sitt arbeidssted

enn de andre segmentene. Ut fra velferdsbetraktninger og en samlet vurdering av tid brukt på reise fordelt på antall arenaer kommer de Langveisfarende dårligst ut. De bruker mest tid på reiser, men får ikke omsatt denne tiden på mer en, i høyden to arenaer. Lang tid på en reise kan gå ut over mulighetene til å gjøre andre aktiviteter.

”Nå har jeg i grunnen mer enn nok med jobb og reise og det hele.”

”Og så er det å spise middag, og så leser jeg avisen og ser litt på TV og - ja, så går jeg og legger meg.”

Tid brukt på reiser i seg selv er ikke nødvendigvis negativt for velferden. For denne gruppen var det langt på vei snakk om prioriteringer. Å bo der de bodde var viktigere enn å ha flere korte reiser. For mange var reisen blitt en vane, et avbrekk eller en markering av skillet mellom arbeid og hjem. Å komme seg ut av lokalsamfunnet ble også nevnt som en fordel.

”Sånn som vi bor til nå så bor vi veldig fint da, stille og rolig samtidig som vi bor veldig nær sentrum av Xxx (et småsted utenfor Oslo) kan du si. Kort veg til svømmehall og kort skolevei, så det er egentlig midt i blinken. Samtidig som det er landlig og - Ja, så jeg vil heller bo her og reise enn å flytte inn i en byleilighet altså.”

”Du føler at du da legger hele jobben bak deg..... Hadde jeg bodd her på toppen her sånn (ved jobben), så hadde jeg følt at jeg var på jobben 24 timer i døgnet.”

”Før så jobbet jeg her nede, og det ble veldig trangt å gå i lokalmiljøet både på jobb og i fritid Jeg synes det er deilig å komme ut.”

Reise som egen aktivitetsarena

Reisen oppleves ikke bare som et onde og er ikke nødvendigvis tid som ikke blir brukt til noe. Den kvalitative undersøkelsen viste at tiden på de lange reisene brukes til å tenke, slappe av, sove, samtale, lese etc.

”Nei, det er ikke bare et onde. Det kan innimellom på sommeren oppfattes som bare et onde, når man aldri kommer hjem, liksom, men det er enkeltdager.”

”Det er ikke noen stressfaktor. Jeg er vant til å kjøre så du tenker på alt mulig rart, som kverner oppe i hue på deg, så bilen du kjører går sånn helt automatisk.”

”Det blir aviser på toget, greit å få med seg dagens nyheter.”

”Jeg får sjanse til å slappe av.”

”Ofte så er det en frisone, jeg synes det er deilig å ta bussen. Hvis jeg da er ekstra sliten av et eller annet så rigger jeg meg til og så sovner jeg.”

Krav til transportsystemet

De ulike segmentene, presentert som idealtyper, stiller ulike krav til den lokale transport- og arealplanleggingen. For å opprettholde eller forbedre velferden til de På farten og de Pliktmobile, er det viktig å tilby et transportsystem de kan stole på, dvs som fungerer og går når det skal uten uforutsette forsinkelser. De På farten og de Pliktmobile fungerer på helt marginale tidsgrenser og er avhengig av et godt, og ikke minst et presist kollektivtilbud. Hvis de ikke stoler på transportmiddelet skaper dette mye stress.

"For å kapre den arbeidstiden vi trenger så må vi nesten rekke den T-banen som vi har foresatt oss å rekke."

"Må si med en viss tilfredshet at selve reisingen ikke tar så lang tid hvis ikke det skjer helt uforutsette dumme ting som at T-banen ikke virker eller noe sånt."

"I perioder tar jeg drosje hjem, hvis jeg har for mye stress, hvis jeg ikke når det. Jeg tar ikke sjansen på at bussen kommer. Det er en veldig stor stressfaktor."

Hvis disse segmentene stadig opplever forsinkelser bytter de raskt til et annet transportmiddel som de føler som mer forutsigbart. Dette har langt på vei skjedd med de Pliktmobile som har den høyeste andel bilbrukere og som vurderer kollektivtransporten som lite nyttig for deres organisering av hverdagen.

"...jeg tok bussen én gang og det tok altfor lang tid, og så tok jeg toget, altså T-banen ned til Nasjonalteateret og toget, og da brukte jeg to timer og et kvarter til Lysaker."

"Ja, det er klart det reduserer stressfaktoren også at vi drar sammen i bilen."

For de Langveisfarende er det selvfølgelig også viktig at systemet fungerer uten forsinkelser, men de lar seg ikke i samme grad påvirke av lange avstander, sjeldnere avganger eller tilfeldige forsinkelser. De har den høyeste andel som bruker kollektivtransport. For denne gruppen er det viktig med presise avganger, komfort (sitteplasser og fred til å gjøre det en ønsker) og at reisen ikke permanent tar lengre tid enn nødvendig. For bilkjørere er det viktig å unngå kø. Å tilby et tilfredsstillende transportsystem for denne gruppen er en spesiell utfordring med sikte på å minske presset på boligmarkedet i de store pressområdene.

"Det mest negative er at det er såpass variabelt, at det kan ta ekstra tid mange ganger. ...Hadde det ikke vært rushtrafikk, så hadde du kunnet beregnet det ganske godt."

"Vi har beste busstilbud, jeg trenger ikke tenke, det er busser hvert tiende minutt om morgenen, så du trenger ikke å stresse, da bare går jeg ned."

"Man får jo alltid tatt et tog, halvtimesvis omtrent, i rushtidene."

"Ja, de er fæle de der som man ikke vet hvor man skal gjøre av bena. Uff ja. Men det som går halvsvy på morgenen, det har til og med sånne "stillevogner", der er lyset slått av og der er det absolutt forbudt å si noe til naboen i det hele tatt, og det er kjempesint, for er man sliten så krabber man bare inn der, og der kan man breie seg hvor som helst."

Fellestrekk for de Lokalmobile og de Immobiler er dårlige mobilitetsevner. Dette kan lettere overvinnes når avstandene er korte og når de ikke er avhengig av noen transportmidler. For noen eldre kan tilgjengeligheten til det offentlige rom oppleves som risikofylt. De kvalitative intervjuene viste at trafikken kunne oppleves som skremmende og at å bruke visse transportmidler var problematisk både for de eldre og rullestolbrukerne.

"... da må jeg ha to stykker til å løfte og det er liksom, det er håpløst, det er .. nei, det blir for mye mas."

"Jeg er ikke redd, selv om nok - ta et par kryss oppe på hjørnet, da kan man nesten telle sånn i hvert fall en ganske stor prosent som kjører på rødt lys og sånn, syklistene og sånn, jeg ser eldre mennesker som er redde for å gå ut fordi de går ikke så fort. Det er kanskje litt mye råsykling og råkjøring. Jeg har vært utsatt og kona har også vært utsatt for det flere ganger, å bli kjørt ned."

Disse gruppene setter også strenge krav til fysisk utforming av kollektivtransporttilbudet og transportnettet, f eks vedlikehold av gang- og vegnettet om vinteren for å bedre sin velferd.

”En gang så var det så fullt, da, så det var ikke noe å holde meg i, og så begynner det å kjøre og jeg datt over disse menneskene, vet du.”

”Det er deilig for eldre, det er sånn lavt gulv slik at du går rett inn, og så det at de stopper på signal, det har jo også veldig mye å si.”

TT-tjenesten er et alternativ for dem som ikke kan bruke kollektivtransport. De viktigste problemene med å bruke dette tilbudet var venting og manglende fleksibilitet. Det kan imidlertid virke som om det er flere som kunne hatt glede av TT-transport enn de som bruker det tilbudet. Det er heller ikke gitt at alle får tilbudet som kunne trenge det

”Jeg burde jo hatt sånn TT, vet du. Ja, da kunne jeg lettere ha reist og besøkt andre og sånn, nå er jeg avhengig av at noen kan komme og hente meg.”

I analysen er det kommet fram mange interessante hypoteser. Å gå videre med en analyse av hvilke spesifikke krav ulike segmenter av befolkningen setter til kollektivtransportsystemet vil kunne være nyttig for transportsektoren. Grupper som ikke er spesielt fokusert her, er ungdom som reiser mye. Deres opplevelse av sin situasjon er også et viktig tema å se nærmere på.