

Sammendrag

Sosial ulikhet i mobilitet blant barnefamilier?

TØI rapport 1587/2017
Forfatter: Susanne Nordbakke
Oslo 2017 55 sider

Formålet med denne studien har vært å identifisere forskjeller i mobilitetsmønstre (antall reiser, formål, transportmiddelbruk og reisetid) blant barnefamilier i byområder og å undersøke om det er mulighetene til å velge hvordan man reiser i hverdagen (transportmuligheter og velferdsressurser) som eventuelt kan forklare disse forskjellene. Fokuset har vært på foreldre med hjemmeboende barn som bor i byområder og som har foretatt minst én arbeidsreise. Studien viser at barnefamiliers mobilitet varierer etter hvor mye bil man bruker, hvor mye man bruker andre transportmidler enn bil, hvor mye tid man bruker på å reise i løpet av en dag og hvilke typer reiser man har gjort i tillegg til arbeidsreisen. Mange obligatoriske reiser (arbeid, innkjøp, levering i barnehage ol.) er høyt korrelert med mange turer med bil i løpet av en dag, og det å foreta reiser med andre transportmidler enn bil er høyt korrelert med lang reisetid i løpet av en dag. Det er imidlertid lite som tyder på at det er stor sosial ulikhet blant barnefamilier i muligheten til å velge sin mobilitet. Det vil si at vi i liten grad kan forklare de identifiserte forskjellene i mobilitetsmønstre med forskjeller i transportmuligheter og velferdsressurser. Studien finner imidlertid at lang reisetid har sammenheng med dårligere tilgang til bil, men også en mer aktiv (transport) livsstil og høyere utdanning. Det er derfor vanskelig å si om lang reisetid blant noen familier er et resultat av et valg man har gjort eller forskjeller i preferanser.

Mobilitet og velferd

Mobilitet kan være både et gode og et onde. Det å delta på ulike velferdsarenaer, som arbeid, skole og ulike fritidsaktiviteter, blir ofte ansett som et gode. Likevel, om man bruker lang tid på reiser som kan karakteriseres som «obligatoriske» (arbeid, følge og hente barn, handle) i løpet av en dag, får man mindre tid til andre aktiviteter, som man kanskje heller hadde hatt lyst til å gjøre. Hvordan disse positive og negative sidene ved mobilitet er fordelt i befolkningen, er et spørsmål som går inn under forskning på sosial ulikhet og levekår. Det vil si forskning på hvordan goder og onder generelt er fordelt i samfunnet. I levekårsforskningen kalles et negativt samspill mellom individuelle ressurser og omgivelsesfaktorer for en «hopning» av levekårsulemper.

I Norge finnes det lite forskning på sammenhengen mellom *leveskår, sosial ulikhet og mobilitet*. Tidligere forskning har vist at barnefamilier skiller seg ut med et høyere aktivitetsnivå hva gjelder reiser og aktiviteter i hverdagen, samtidig er det lite kunnskap om forskjeller i mobilitet blant barnefamilier og hva som eventuelt kan forklare slike forskjeller.

Barnefamilier er spesielt relevante som forskningstema sett i lys av at flere og flere barn i dagens Norge lever under fattigdomsgrensen (SSB 2015). Foreldrenes muligheter til å kunne organisere sin egen hverdag og familiens aktiviteter er en viktig del av dette.

Muligheten til å velge hvor mange aktiviteter man skal delta på, hvordan man skal komme seg dit og hvor lang tid man bruker, vil kunne avhenge av spillet mellom hvilke individuelle ressurser (for eksempel økonomi, tid, helse med mer) man har og ulike faktorer i omgivelsene (for eksempel hvor godt kollektivtilbud man har, åpningstider og grad av universell utforming på reisen). Dette spillet kan betegnes som *transportmuligheter*. Transportmuligheter sier noe om en persons velferdsressurser; en persons handlingsrom og

mulighet til å velge. Store ulikheter i slike «velferdsressurser» vil kunne gi seg utslag i store ulikheter i muligheter til å velge sin mobilitet, noe som i det følgende vil bli forstått som «sosial ulikhet i mobilitet».

Hypotese om sosial ulikhet i mobilitet blant barnefamilier

Utgangshypotesen for studien er at det er sosial ulikhet i mobilitet blant barnefamilier. Det vil si at valgfrihet i hvor mange reiser og aktiviteter barnefamilier foretar, hvordan de reiser til ulike aktiviteter og hvor mye tid de bruker på å reise, har sammenheng med deres transportmuligheter og velferdsressurser.

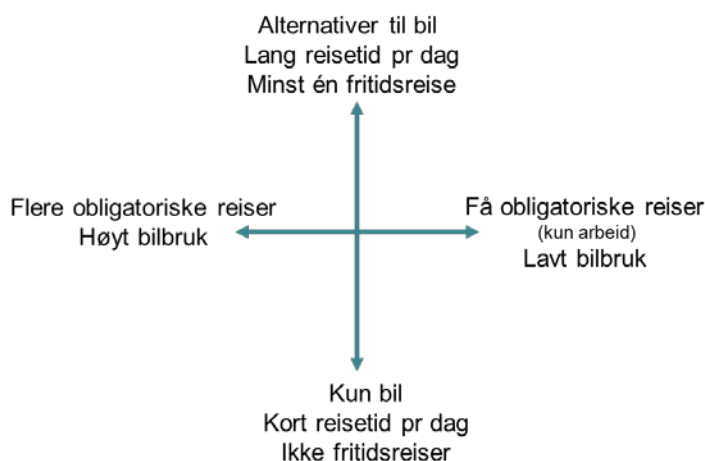
I denne studien er følgende spørsmål blitt belyst:

- Kan vi identifisere segmenter blant barnefamilier med ulike reisemønstre?
- Hvilken sammenheng er det mellom mobilitet (for eksempel antall arenaer, type arena, reisetid, transportmiddelbruk, reiselengde) og transportmuligheter (individuelle ressurser og omgivelsesfaktorer) blant barnefamilier?
- Er det grunnlag for å si at det er sosial ulikhet i mobilitet blant barnefamilier i Norge? Er transport og mobilitet noe som kommer som en ekstra belastning for noen, i tillegg til allerede dårlige levekår?

Datagrunnlaget er RVU2013/14 og studien er begrenset til foreldre med hjemmeboende barn som bor i byområder som har foretatt minst én arbeidsreise registreringsdagen. Dette fordi vi ønsket å studere forskjeller blant foreldre med samme strukturelle utgangspunkt; de som må foreta en arbeidsreise i tillegg til eventuelle andre reiser som legger føringer på hverdagen.

Forskjeller i mobilitetsmønstre

For å undersøke om det er forskjeller i barnefamiliers mobilitetsmønstre i løpet av en dag og om det har sammenheng med transportmuligheter og velferdsressurser, har vi benyttet oss av en multippel korrespondanseanalyse. Metoden egner seg til å finne fram til komplekse strukturer og mønstre i statistiske materialer. Vi finner at det er klare forskjeller blant foreldre i deres mobilitetsmønstre, som illustrert ved mobilitetsrommet, se figur S1.



Figur S1: Hovedforskjellene i barnefamiliers mobilitetsmønstre skildret henholdsvis av akse 1 og 2.

Den største forskjellen blant barnefamilier finner vi mellom foreldre som foretar mange obligatoriske reiser og som har høyt bilbruk, og de som har få obligatoriske reiser (primært bare til og fra arbeid) og lavt bilbruk. Denne sammenhengen tyder på at det er en sterk sammenheng mellom bruk av bil og antall obligatoriske reiser som gjennomføres i løpet av en dag. Det er grunn til å tro at denne sammenhengen til en viss grad reflekterer arbeidsdelingen i husholdet og arbeidsdelingen legger føringer for bilbruken: For eksempel at den som har bilen henter barn i barnehage og gjør innkjøpene den ene dagen, mens den som har bilen en annen dag gjør de samme oppgavene den dagen.

Den neste største forskjellen finner vi mellom de som, på den ene siden, ikke bruker bil (de som går, sykler, bruker kollektivtransport og er passasjer i bil), som bruker lengre tid på reising i løpet av en dag og som foretar en eller flere fritidsreiser, og de som, på den andre siden, bruker kun bil, bruker mindre tid på reising i løpet av en dag og ikke foretar fritidsreiser. Dette resultatet tyder på at det er en sterk sammenheng mellom det å bruke bil (som fører) i løpet av en dag, reisetid og om en gjennomfører en fritidsaktivitet (utenfor hjemmet) eller ikke. Det å foreta flere fritidsreiser generer trolig også mer tidsbruk på reising, men forskjellen kan også reflektere en forskjell mellom de med en mer aktiv livsstil og de med en mer inaktiv livsstil, som også gir seg utslag i hvordan de transporterer seg.

Forskjellene i mobilitetsmønstre blant barnefamilier er tilnærmet like de funnet i studier av hele befolkningen (Berge 1999, Nordbakke 2002, Julsrud 2012).

Mobilitetsmønstre liten sammenheng med transportmuligheter

Vi finner små sammenhenger mellom mobilitetsmønstre og hvilke muligheter man har for mobilitet (både individuelle og kontekstuelle forutsetninger for mobilitet), med noen unntak. Det er en klar og sterk sammenheng mellom *god tilgang på bil*, og kortere reisetid og kun bruk av bil som fører i løpet av en dag. Vi finner kun svake sammenhenger mellom mobilitetsmønstre og henholdsvis andre individuelle ressurser som inntekt, tid (familiesituasjon) og demografiske faktorer (alder og kjønn). Bosted har en viss betydning, men forskjellen finnes først og fremst mellom Oslo og resten av landet. Det er også en viss sammenheng mellom utdanning og mobilitetsmønstre. Det å bo i Oslo og ha høyere utdanning gir økt sannsynlighet for mindre bilbruk, lengre reisetid i løpet av en dag og å foreta en fritidsreise. At høyere utdanning har betydning for bruk av kollektivtransport i byområder, er også vist i andre studier (f.eks. Nordbakke og Vågane 2007).

Videre finner vi kun svake sammenhenger mellom mobilitetsmønstre og ulike omgivelsesfaktorer, med unntak av tilgang til p-plass på arbeidssted som arbeidsgiver disponerer: Det er en viss sammenheng mellom det å ha tilgang til p-plass på arbeidssted som arbeidsgiver disponerer og å kun bruke bil som fører og det å ha kort reisetid i løpet av en dag. Denne sammenhengen er dokumentert flere ganger tidligere (se f.eks. Christensen 2012, Christensen et al 2015).

Vi finner kun svake sammenhenger mellom mobilitetsmønstre og henholdsvis kvalitet på kollektivtilbudet og avstand (fra bolig) til ulike aktiviteter som barnehage, grunnskole, butikk og treningssenter. Omgivelsesfaktorer, bortsett fra det å bo i Oslo eller ikke, egner seg altså i liten grad til å forklare forskjeller i transportmiddelbruk, inklusiv bruk av kollektivtransport.

Er det riktig at kvalitet på kollektivtilbudet ikke har noen betydning?

Det ble gjennomført tilleggsanalyser for å kontrollere for den svake sammenhengen mellom omgivelsesfaktorer og mobilitetsmønstre, og da spesielt betydningen av kvaliteten på kollektivtilbudet for bruk av kollektivtransport. En ny korrespondanseanalyse ble gjennomført for å avdekke de største forskjellene i omgivelsesfaktorene.

Denne viser først og fremst en forskjell mellom *grad av tetthet i et byområde og kvalitet på kollektivtilbudet*, der høyere grad av tetthet er positivt korrelert med godt kollektivtilbud. Videre analyser viser at denne dimensjonen evner å forklare følgende forskjeller i mobilitet blant foreldre:

- Antall turer som bilfører (sammenheng, men ikke sterk)
- Antall turer til fots (sammenheng, men ikke sterk)
- Antall turer med sykkel (sammenheng, men ikke sterk)

Heller ikke i denne analysen finner vi en sterk sammenheng mellom bruk av kollektivtransport og hvor god tilgang man har til kollektivtransport.

Det ble deretter gjennomført en *logistisk regresjonsanalyse av bruk/ikke bruk av kollektivtransport* i løpet av en dag. Heller ikke denne analysen finner at kvalitet på kollektivtilbudet er av betydning for om man bruker kollektivtransport i løpet av en dag eller ikke. Følgende faktorer er av betydning (rangert etter betydning, med de viktigste først):

- P-plass på jobb som arbeidsgiver disponerer (p-plass reduserer sannsynligheten)
- Mulighet til å bruke bil i løpet av registreringsdagen

Deretter:

- Antall handlereiser
- Antall biler i husholdet

Og noe effekt av:

- Antall omsorgsreiser
- Befolkningstetthet

I en tidligere studie, basert på RVU 2005, viser en multivariat analyse at utdanning og parkeringsmuligheter på oppmøtested er de faktorene som har størst signifikant effekt på av bruk av kollektivtransport på arbeidsreiser og at også kvalitet på kollektivtilbudet har en uavhengig effekt på bruk av kollektivtransport, når andre faktorer er kontrollert for (Nordbakke og Vågane 2007). Selv om også denne studien tar for seg de ti største byområdene, er analysene gjort på hele befolkningen over 18 år som er i jobb, men kun blant de som eier/disponerer bil og har førerkort (dermed heller ingen effekt av tilgang til bil). Studiene er imidlertid ikke helt sammenliknbare ettersom den tidligere studien kun ser på arbeidsreiser, mens vi i denne studien ser på alle typer reiser i løpet av registreringsdagen. At vi ikke finner noen betydning av kvalitet på kollektivtilbudet i denne studien, tyder på at dette ikke er viktig for hvordan barnefamilier reiser. Trolig er det tilfeldigheter som spiller inn på om kollektivtilbudet passer for barnefamiliers behov. Kvalitet på kollektivtilbudet ved et bosted, som målt i denne studien, sier også lite om hvordan kvaliteten er for å komme seg frem til ulike typer aktiviteter og kvaliteten på hele reisen.

Liten sosial ulikhet i mobilitet

Hypotesen for dette prosjektet var at det finnes sosial ulikhet i mobilitet blant barnefamilier i byområder. Det vil si at noen foreldre har mindre valgfrihet i hvor mange reiser og aktiviteter de foretar, hvordan de reiser til ulike aktiviteter og hvor mye tid de bruker på å reise, og at dette har sammenheng med deres transportmuligheter og velferdsressurser. Det er svært lite i våre analyser som tyder på at det er sterke sammenhenger mellom foreldres mobilitetsmønstre og hvilke utgangspunkt og muligheter de har for mobilitet. Dette indikerer at det i liten grad finnes sosial ulikhet blant barneforeldre i hvordan man reiser i hverdagen, enten det gjelder antall reiser, til hvilke formål og på hvilken måte og reisetid.

Av alle de variablene som er blitt undersøkt, er det kun utdanning, bosted (Oslo vs resten), tilgang til bil (tilgang til bil/fører kort og muligheter til å bruke bil hele registreringsdagen), og tilgang til parkeringsplass ved arbeidsplass (som arbeidsgiver disponerer) som har sammenheng med hvordan man reiser i hverdagen og hvor lang tid man bruker på å reise. Den sterkeste sammenhengen finner vi mellom tilgang til bil (tilgang til bil/fører kort og muligheter for å bruke bil i løpet av en dag) og mobilitetsmønstre.

De fleste i vårt utvalg har førerkort, men selv om analysene viser at det å ha dårlig tilgang til bil er sterkt korrelert med det å bruke alternativer til bil som fører og det å bruke lengre tid på reiser totalt i løpet av en dag, vet vi lite om hvordan ulike verdier, preferanser og behov spiller inn. Det er ikke nødvendigvis slik at man har dårlig tilgang til bil fordi man ikke har råd til bil, men heller kanskje fordi man faktisk ikke ser behovet for å ha bil eller har andre prioriteringer. For noen kan det ikke å ha førerkort/bil være et aktivt valg selv om man dermed bruker lengre reisetid enn om man hadde hatt tilgang til bil. Fra tidligere studier vet vi blant annet at aktiv transport (gange og sykling) har sammenheng med verdier og preferanser (Berge 1997, Nordbakke 2002). For enkelte som ikke har råd til førerkort/bil kan det imidlertid oppleves som en ulempe å bruke lang tid på å reise i løpet av en dag. Vi vet fra tidligere studier at for eksempel innvandrere (personer født i utlandet) i langt mindre grad har førerkort enn personer født i Norge (Nordbakke og Assum 2008).

Kan det likevel være sosiale forskjeller vi ikke får fram i denne studien?

Vår analyser tyder på at de som i mindre grad bruker bil i hverdagen også har en mer aktiv livsstil (har foretatt fritidsreise i løpet av en dag) enn de som bruker bil og i liten grad bruker andre transportmidler. Likevel, at tilgang til bil gir seg så stort utslag i transportmiddelbruk og tidsbruk i våre analyser kan bety at det finnes sosial ulikhet i mobilitet i ulike grupper som ufrivillig ikke har førerkort og/eller har dårligere tilgang til bil.

Studien har kun fokusert på de foreldrene som har foretatt minst én arbeidsreise. Det kan tenkes at større forskjeller ville blitt avdekket i mobilitet dersom vi hadde studert barnefamilier uavhengig av om de hadde foretatt en arbeidsreise eller ikke. De som ikke har foretatt en arbeidsreise har trolig også mer tid i hverdagen – noe som også gir større valgfrihet når det gjelder mobilitet. På den annen side, de som ikke har foretatt en arbeidsreise kan være uten arbeid og dermed generelt ha dårligere råd og dermed dårligere forutsetninger for mobilitet. Formålet med denne studien var imidlertid å studere forskjeller mellom de barnefamilier som hadde det samme strukturelle utgangspunktet, nemlig den føringen som arbeidsreisen legger på hverdagen og hvordan man organiserer den.

Til grunn for studien lå det noen normative forutsetninger, som for eksempel at lang reisetid oppleves som verre enn kort reisetid og at flere fritidsaktiviteter i løpet av en dag betraktes som «bedre» enn få aktiviteter i løpet av en dag. I dette prosjektet har vi benyttet oss av en objektiv tilnærming til forståelsen av velferd, det vil si at større tilgang på transportmuligheter (eller velferdsressurser) gir større rom for valgfrihet hva gjelder daglige reiser og transportmiddelbruk. Det er behov for forskning som også benytter subjektive tilnærminger til velferd for å få mer kunnskap om hva som oppleves som «god» og «dårlig» transport både hva gjelder de aktiviteter man har mulighet til å realisere og hvordan selve reisen oppleves. Ny kunnskap om sammenhengen mellom velferd og mobilitet, og om det finnes sosiale forskjeller i mobilitet vil kunne genereres om man i større grad benytter seg av en kombinasjon av objektive og subjektive tilnærminger til velferd.