

Sosial bærekraft og mobilitet

En studie av sosiale og geografiske forskjeller i Viken og Oslo

TØI rapport 1915/2022 • Forfatter(e): Erik Bjørnson Lunke, Øystein Engebretsen, Frants Gundersen, Susanne Nordbakke • Oslo 2022 • 47 sider

Formålet med prosjektet har vært å oppnå kunnskap om sammenhengen mellom sosial bærekraft, tilgjengelighet og mobilitet på mindre steder. Vi har benyttet data fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU) og Viken og Oslo fylker som caseområde. Resultatene viser at befolkningen på mindre steder er utsatt for en dobbel sårbarhet i forbindelse med tilgjengelighet og mobilitetssjanser. For det første er tilgjengeligheten til arbeidsmarkedet og andre tjenester lav, og muligheten for å reise uten bil dårlig på mindre steder. For det andre er det en relativt høyere andel av befolkningen på mindre steder som har lav inntekt og faste arbeidstider. Dermed er det en viss fare for at befolkningen på mindre steder opplever *transportfattigdom*, altså manglende muligheter for deltakelse i samfunnet på grunn av manglende tilgjengelighet og muligheter for mobilitet.

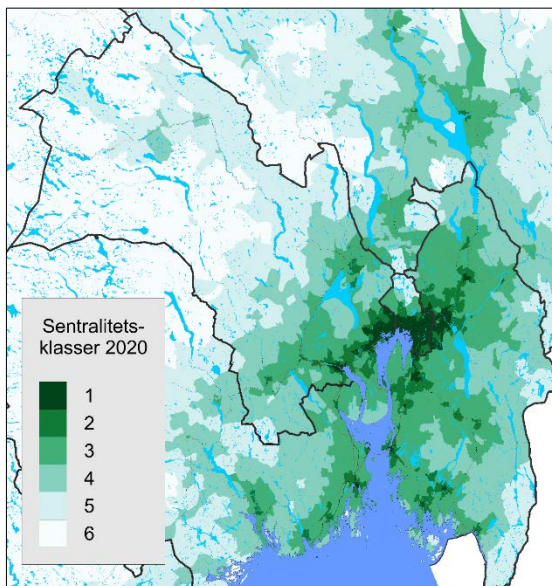
Begrepet *bærekraftig utvikling* er ment å dekke både miljømessig, økonomisk og sosial bærekraft. Den sosiale dimensjonen har imidlertid fått mye mindre oppmerksomhet enn de to andre dimensjonene. Mens det er mer eller mindre enighet i litteraturen og blant myndigheter i hvordan man definerer miljømessig og økonomisk bærekraftig utvikling, mangler det en entydig og klar definisjon av sosialt bærekraftig utvikling. I transportsektoren er det også en viss usikkerhet knyttet til om tiltak som er miljømessig og økonomisk bærekraftige også sikrer sosial bærekraft.

I dette prosjektet defineres sosial bærekraft som *likhet i muligheter til å delta på ulike aktiviteter*. En sosialt bærekraftig utvikling vil dermed være en utvikling som sikrer slike likheter. En hypotese er at det finnes ulikheter i muligheter til deltakelse på arenaer utenfor hjemmet, og at dette er forskjellig mellom ulike sosiale grupper. Når det er sagt bør det nevnes at et begrep om sosial bærekraft i transportsektoren også bør ivareta hensyn til personer med helseutfordringer (fysiske og psykiske funksjonsnedsettelse) og trafiksikkerhet. Fra tidligere forskning vet vi at tilgjengelighet til arbeidsmarkedet ofte korrelerer høyt med tilgjengelighet til andre tjenester, som forretninger, utdanningsinstitusjoner og helsetilbud (Baraklianos mfl. 2020).

Formålet med denne studien er å oppnå kunnskap om sammenhengen mellom sosial klasse, transportressurser, tilgjengelighet og mobilitet. Tradisjonelt har denne typen studier fokusert på byområder. I denne studien retter vi derfor oppmerksomhet mot områder og personer bosatt utenfor de store byene, og vi benytter Viken og Oslo fylker som caseområde. Denne rapporten besvarer følgende problemstillinger:

1. Hvor god er *tilgjengeligheten* til arbeidsplasser og andre tjenester og aktivitetsarenaer i Viken og Oslo?
2. Hvor gode er mulighetene for overgang fra bil til kollektiv på mindre steder i Viken og Oslo? Hvordan varierer mulighetene geografisk (internt og mellom steder) og sosialt (mellom ulike grupper)?
3. Hva kjennetegner tilgang på transportressurser, mobilitet og transportmiddelbruk geografisk og blant ulike sosiale grupper i Viken og Oslo?

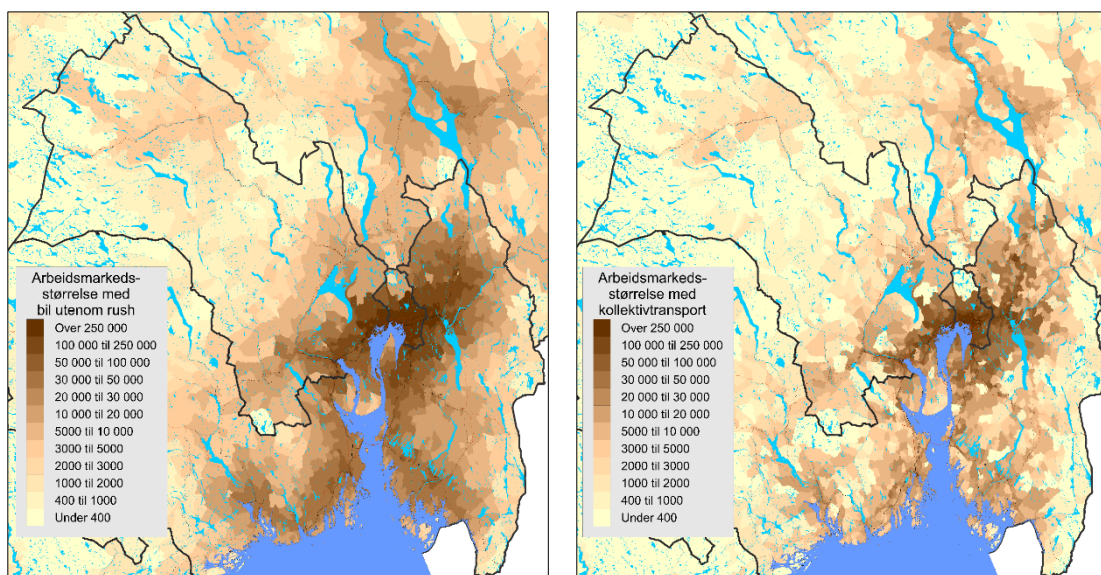
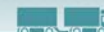
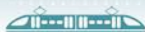
Studien bruker data fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU) for 2018 og 2019. I analysene har vi delt inn studieområdet etter sentralitet (sentralitetsgruppe) basert på sentralitetsindeks for 2020 på grunnkretsnivå (se Figur S.1).



Figur S.1: Sentralitet etter grunnkrets. 2019/2020. Kilde SSB.

Tilgang på arbeidsmarkedet varierer både geografisk og ved bruk av transportmidler

Vi har brukt data om reisetider mellom grunnkretser i Norge, med bil og kollektivtransport, for å måle tilgjengeligheten til arbeidsmarkedet for befolkningen i Oslo og Viken. Vi har beregnet hvor mange arbeidsplasser som er tilgjengelige fra hver grunnkrets i studieområdet, basert på hvor langt pendlere er villige til å reise. Figur S.2 viser hvordan tilgjengeligheten varierer for bil og kollektivtransport.



Figur S.2: Antall tilgjengelige arbeidsplasser med bil utenom rush (venstre) og kollektivtransport (høyre) etter grunnkrets. 2019.

Figurene over viser at tilgangen til potensielle arbeidsplasser er betydelig høyere dersom man bruker bil enn med kollektivtransport. I de mest grisgrendte strøkene er ikke de absolutte forskjellene så store, men det er fordi arbeidsmarkedet her i utgangspunktet er lite – også ved bruk av bil. Dette skyldes at det i grisgrendte strøk er langt å reise til de største arbeidsplasskonsentrasjonene (i og i rundt Oslo).

Vanskeligere å bytte ut bilen med kollektivtransport på mindre steder

Vi har undersøkt hvordan muligheten for overgang fra bil til kollektivreiser varierer for befolkningen i Viken og Oslo. I motsetning til tradisjonelle reisevanestudier som undersøker enkeltreiser har vi i dette prosjektet studert reisekjeder. Dermed får vi bedre målt hvordan muligheten for å bytte ut bilen påvirkes av folks daglige reisebehov. Vi har utviklet en logistisk regresjonsmodell som måler sannsynligheten for å velge kollektivtransport fremfor bil på reisekjeder, kontrollert for skjevheter i utvalget med hensyn til individuelle kjennetegn, bystruktur og tilgjengelighet til arbeidsplasser.

Resultatene viser at sannsynligheten for valg av kollektivtransport er høyere på hverdager og at kvinner har høyere sannsynlighet enn menn. Videre finner vi at det er tilgjengelighet til arbeidsplasser som har størst betydning for valg av reisemåte, særlig hvis vi ser på samlet utslag for forskjell i reisetid mellom bil og kollektivtransport, ventetid og parkeringsbegrensninger. Sammen har disse faktorene betydelig effekt på sannsynligheten for å reise med kollektivtransport.

Basert på modellresultatene kan vi estimere hvilke effekter en forbedring av kollektivtilbudet vil ha på kollektivandelen, og hvordan effekten varierer geografisk. Resultatene av estimeringen viser at reduksjon i reisetidsindeksen og ventetiden, samt parkeringsbegrensning (på arbeidsplassen) øker kollektivtilbudets konkurransekraft. Relativt



sett er utslagene sterkest for de minst sentrale delene av Viken (sentralitet 3-6), men økningen i prosentpoeng er likevel størst i de mest sentrale strøkene (sentralitet 1).

Sosiale forskjeller i mobilitet på mindre steder

Til slutt har vi undersøkt hvordan tilgangen på transportressurser, transportmiddelbruk og reiseaktivitet varierer mellom ulike sosiale grupper på mindre steder. Inspirert av sosiologisk teori om sosial kapital og klasse, har vi klassifisert følgende fire grupper:

1. Personer med *høy* utdanning og *høy* inntekt
2. Personer med *høy* utdanning og *lav* inntekt
3. Personer med *lav* utdanning og *høy* inntekt
4. Personer med *lav* utdanning og *lav* inntekt¹

På enkelte områder er det relativt stor forskjell på disse gruppene, spesielt blant de som er bosatt på mindre steder.

På mindre steder har de aller fleste yrkesaktive tilgang på bil, noe som blant annet kan skyldes mangelen på et godt kollektivtilbud. Men tilgang på elbiler, som drar nytte av lavere brukskostnader enn fossilbiler, varierer mye blant ulike sosiale grupper.

Et annet viktig funn er at det på mindre steder er mange som bruker bil i det daglige, mens den generelle reiseaktiviteten er noe lavere enn for de som bor i mer sentrale deler av regionen. Samtidig vet vi at befolknings sammensetningen på mindre steder er ganske ulik den i storbyene, f.eks. er, innvandrersandelen noe lavere og variasjonen i sosial gruppe noe større. I de mest sentrale delene av Viken (sentralitet 1) har litt over tre fjerdedeler av de yrkesaktive høyere utdanning. I mindre sentrale områder (sentralitetsnivå 4, 5 eller 6) er det imidlertid under halvparten som har utdanning utover grunnskole. Fleksible arbeidstider er også mindre utbredt på mindre steder.

Befolkningen på mindre steder opplever større transportulemp^{er} og er mer *bilavhengige* enn de som bor i mer sentrale områder. Dette skyldes en kombinasjon av *hvem som bor på mindre steder* (oftere personer med lavere utdanning og inntekt og mangel på fleksibel arbeidstid) og *kjennetegn ved transporttilbudet* (dårligere kollektivtilbud og høyere bilavhengighet).

¹ Grensen mellom høy og lav inntekt er satt ved 500 000,- i personlig brutto årsinntekt. Høy utdanning tilsvarer utdanning fra høyskole/universitet. Utvalget er fulltids yrkesaktive personer over 18 år (med stillingsprosent på minst 80 %).