
Sammendrag:

Hverdagslivets reisemønster

En mobilitetstypologi basert data fra reisevaneundersøkelsen 2009

TØI rapport 1191/2012
Forfatter(e): Tom Erik Julsrud
Oslo 2012, 40 sider

De fleste har relativt stabile reisevaner i hverdagen. Dette gjør det mulig å benytte reisevanedata til å utvikle en typologi basert på deres reisemønster, en såkalt "mobilitetstypologi". En klyngeanalyse av reisevaneundersøkelsen for 2009 avdekker fem hovedgrupper av reisende. Disse beskrives i undersøkelsen som; Bilpendlere, Aktive sjåførere, Lokalmobile eldre, Kollektiv- og sykkelbrukere og Aktiv ungdom. Tre av disse segmentene er i all hovedsak bilbrukere, mens to er i hovedsak brukere av kollektiv- og ikke-motoriserte fremkomstmidler. Mobilitetstypologien kan benyttes på et overordnet nivå for å tilpasse transporttilbud til befolkningen, eller for å utvikle målrettet kundekontakt og kampanjer. Rapportene gir en vurdering av hvilke forutsetninger og muligheter de ulike gruppene har for å endre sitt reisemønster i retning av en mer bærekraftig mobilitet.

Segmentering av transportbrukerne

Innenfor internasjonal transportforskning har det i de siste ti årene vært en økende interesse for å kategorisere individer etter deres eksisterende eller forventede reiseatferd. Denne typen segmentering kjennetegnes av at en søker å finne frem til et begrenset antall kategorier som på en eller annen måte har likeartet reiseatferd eller holdninger. Mens mye av forskningen som har vært utført baserer seg på å gruppere befolkning etter deres holdninger til reiserelaterte spørsmål, foretas det i denne rapporten en segmentering av de reisende basert på faktisk reiseatferd. Mobilitetstypologien som presenteres i denne rapporten beskriver altså sentrale grupper av reisende, basert på en samlet analyse av alle typer reiser og transportmiddelbruk.

I analysen benyttes en to-trinns klyngeanalyse av alle informantene i reisevaneundersøkelsen for å finne frem til mobilitetstypene. Klyngeanalysen gjøres med utgangspunkt i 32 variable som beskriver demografiske kjennetegn, reisetypen, reiselengde, transportmiddelvalg, tilgang til transportressurser, hovedtransport til arbeid, antall reiser og total reiselengde på undersøkelsesdagen. Reiser foretatt i helgen er holdt utenfor.

Fem mobilitetstyper

Klyngeanalysen genererer fem hovedklynger med reisende. Oppsummeringsvis kan disse beskrives slik:

1. *Travle sjåførere*. Personer som har gjennomført et stort antall reiser som sjåfør i egen bil i løpet av undersøkelsesdagen. Foruten arbeidsreiser omfatter dette omsorgsreiser og handlereiser. Det er en overvekt med menn og av personer i alderen 35-44 år. En stor del av personene i denne klyngen lever i familier med barn. Gruppen omfatter 28% av informantene.
2. *Lokalmobile eldre*. Personer med relativt høy alder som har gjennomført få eller ingen reiser på undersøkelsesdagen. I den grad reiser har blitt gjennomført, er dette handle- eller besøksreiser som sjåfør i egen bil. Personer i denne klyngen lever for det meste alene eller i parforhold uten (hjemmeværende) barn, og deres personlige inntekt er relativt lav. Dette segmentet omfatter 27% av alle informantene.
3. *Bilpendlere*. Personer som har en relativt stor andel arbeidsreiser, men ellers lav reisefrekvens. Ingen i denne klyngen har flere enn tre reiser totalt på undersøkelsesdagen, og det gjøres sjelden ærender underveis. Demografisk er det en overvekt av menn i alderen 45-54 år. 18% av informantene er i denne kategorien.
4. *Kollektiv- og sykkelbrukere*. Personer som reiser mye med buss, trikk, bane, samt bruker sykkel eller går. Det er i første rekke gjennomført arbeids- og handlereiser på undersøkelsesdagen. Den totale reiselengden er relativt høy, noe som indikerer at gruppen rommer mange langpendlere. Aldersmessig består denne gruppen av mange yngre brukere (28-34 år) bosatt i de store byene, og det er en overvekt med kvinner. Denne gruppen omfatter 19% av informantene.
5. *Aktive Unge*. Yngre personer som er hjemmeboende hos forelder/foreldre, og som i liten grad kjører bil selv. Gruppen har nesten ingen arbeidsreiser, men derimot mange skolereiser. De er ofte passasjerer i bil, de beveger seg ofte til fots, eller benytter kollektive transportmidler. 8,1 % av informantene er i denne gruppen.

For hver av mobilitetstypene er det blitt utviklet *aktivitetsprofiler* for å utdype og illustrere reisemønster.

Lange reiser og mobilitetstyper

Omfanget av lange reiser er ikke benyttet for å skille mellom de fem reisetypene. Det er imidlertid signifikante forskjeller mellom mobilitetstypene og forekomsten av lange reiser siste måned. Færrest lange reiser siste måned har Lokalmobile eldre og Aktive unge; mens Travle sjåførere, og Kollektiv- og sykkelbrukere har flest lange reiser.

Transportmiddelvalg i hverdagen virker også inn på hvilke transportmidler som brukes på de lange reisene. Segmentene med mye bilbruk i hverdagen har også mange lange reiser med bil, mens brukere innenfor kollektiv- og sykkelsegmentet har flest lange reiser med tog og buss. Når det gjelder lange reiser med fly er det gruppene Kollektiv- og sykkelbrukere, sammen med Travle sjåførere og Bilpendlere som dominerer. Valg av miljøvennlig transport i det daglige ser dermed ikke ut til å legge noen demper på bruken av lange reiser med fly.

Det er også ulikheter knyttet til hvilken type lange reiser som foretas. De Travle sjåførene har flere privatreiser, Kollektiv- og sykkelbrukere har flere besøksreiser, og de Aktive unge har flere lange reiser i forbindelse med organiserte

fritidsaktiviteter. Flest lange reiser til privat –og besøksformål finner en blant de Lokalmobile eldre.

Bærekraftig mobilitet og mobilitetstyper

I de senere årene er det fremsatt politiske målsettinger om å utvikle mer bærekraftige transportløsninger i dagliglivet, der bruken av transportmidler med fossilt brennstoff reduseres til fordel for kollektivtransport, sykling og gange. Mobilitetstypologien kan på dette område tjene som et utgangspunkt for å vurdere de muligheter og utfordringer som ulike grupper har når det gjelder en omlegging i retning av mer bærekraftig mobilitet.

Analysen viser at personer innenfor de tre bilbaserte segmentene (Bilpendlere, Travle Sjøførere og Lokalmobile eldre) trolig vil ha ulike muligheter for å legge om sine reisevaner. De største mulighetene for å substituere reiser gjennom bruk av IKT, eller for å legge om private bilreiser til kollektivløsninger eller samkjøring, finner en hos Bilpendlerne. Disse har et enkelt reisemønster i hovedsak bestående av bilturer mellom arbeidet og egen bolig. Den største gruppen bilbrukere – Travle sjåførere - er bundet opp i mer komplekse reisekjeder som trolig gjøre et bytte til kollektiv transport krevende, og substitusjon ved hjelp av IKT nesten umulig. For Lokalmobile eldre er substitusjon via IKT også trolig lite relevant, selv om en kan tenke seg flere organisatoriske løsninger som reduserer bilbruken.

De to segmentene der kollektivtransport, sykkel og gange dominerer har også svært ulike utfordringer og muligheter. For kollektiv- og sykkelbrukerne i de store byene er det på den ene side en utfordring å gjøre alle reisene miljøvennlige, også de som er knyttet til tilbringertransport. I dag benyttes ofte bil for å komme seg til og fra kollektivreisenes holdeplasser og stasjoner. På den andre side er det en utfordring for disse brukerne å utvikle bærekraftige transportmåter også for de lange reisene. Denne gruppen har i dag mange som er storforbrukere av lange feriereiser med fly. Aktiv ungdom er en gruppe som har mange reiser i lokalmiljøet, og som ofte reiser med buss, sykkel eller går. En sentral utfordring for denne gruppen er å legge til rette for at disse brukerne kan fortsette å reise på denne måten, også etter at de har fått mulighet for å kjøre bil selv. Mange unge er i stor grad styrt av voksnes valg når det gjelder bosetting, ressurser og bruk av transportmidler.

Nye muligheter

Studien viser at det er mulig å segmentere de reisende basert på en klyngeanalyse av reisevanedata. Dette åpner for en overordnet og mer presis forståelse av befolkningens reisemønster, noe som trolig være nyttig i arbeidet med å tilpasse/videreutvikle transporttilbudet, eller i å utvikle strategier for markedskommunikasjon.

En videre utvikling kan tenkes innenfor ulike felter, blant annet knyttet til å vurdere endringer i typologiene over tid, utvikling av nye holdningsbaserte typologier, eller utvikling av typologier innefor avgrensede områder. Det vil også kunne aktuelt å utforske nærmere de metodiske mulighetene og begrensningene som er knyttet til bruk av klyngeanalyser av reisevanedata.