

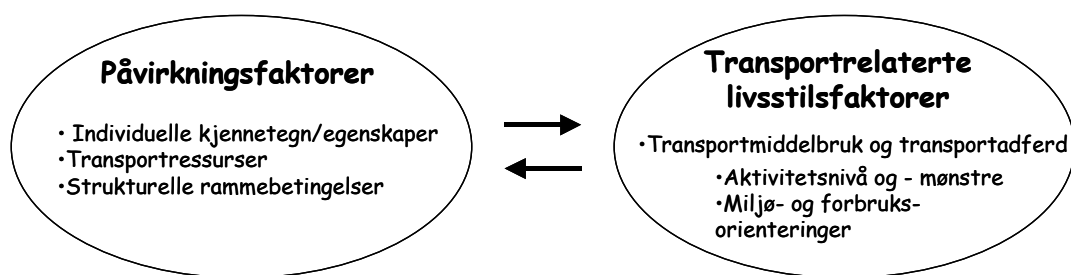
Sammendrag:

Transportprofil og livsstil

Reiseaktiviteten i samfunnet er stadig økende. Utviklingen på transportområdet henger sammen med den generelle utviklingen i samfunnet ellers. Mange av de tilbud vi står overfor, forutsetter transportaktivitet for å kunne gjennomføres. Individuell mulighet for mobilitet regnes som et velferdsgode, samtidig som transportaktiviteten medfører en rekke miljøproblemer. Det er derfor behov for å utvikle tiltak som kan påvirke befolkningen til en mer miljøvennlig transportadferd. Forutsetningen for å velge de riktige tiltak er at man har kunnskap om de ulike faktorer som virker inn på valg av transportmiddel.

Fokus på hva folks livsstil betyr for transportatferd

Transportforskningen har dokumentert at både demografiske og sosio-økonomiske kjennetegn og strukturelle rammebetingelser (som her vil bli karakterisert som påvirkningsfaktorer) knyttet til transporttilbudet har betydning for folks transportatferd. For å få en bredere forståelse for hva som ligger bak folks valg av transportmidler, undersøker vi i denne studien om også livsstil egner seg til å belyse forskjeller i transportmiddelbruk. Prosjektet tar utgangspunkt i et fokusert livsstilsbegrep, dvs. at livsstil defineres ut fra handlinger, verdi- og atferdsorienteringer som er nært knyttet til eller som er relevante i forhold transport og reisevaner (Widlert 1992, Berge og Nondal 1994, Berge 1998). Det blir spesielt fokusert på sammenhengen mellom transportmiddelbruk, fritidsaktiviteter utenfor hjemmet og folks miljø- og forbruksorientering.



Kilde TØI rapport 579/2002

Figur S.1: Begrepsskjema for vår studie av transportrelatert livsstil og påvirkningsfaktorer

En grunnleggende tanke i denne studien er at livsstil, slik det generelt blir definert, kan påvirke og selv påvirkes av ulike strukturelle rammebetingelser (kollektivtilbud, vegnett, lokalisering av arbeidssted, fritidsaktiviteter eller parkeringsmuligheter) og individuelle kjennetegn (utdanning, inntekt eller transportressurser). I studien omtales slike faktorer som "påvirkningsfaktorer".

Tanken er altså at årsaksforholdene går begge veier. Det kompliserte årsak-virkning-forholdet gjør det vanskelig å fokusere på kausalitet.

Det primære formålet med studien er å beskrive utbredelsen av fenomener og å se på påvirkningsfaktorer og transportrelaterte livsstilsfaktorer i sammenheng med hverandre. På denne måten kan vi få et helhetlig bilde av de ulike forhold som kan ha betydning for transportadferd og transportmiddelbruk.

Transportrelaterte livsstilsfaktorer

Innen reisevaneforskningen er det bare gjort et begrenset antall studier av livsstil. Det er derfor ikke etablert en felles oppfatning av hvordan livsstil skal defineres eller hvilke livsstilsindikatorer som bør inngå i et transportrelatert livsstilsbegrep. Det viktigste er at hver livsstilsindikator begrunnes ut fra relevansen for feltet.

Studien tar utgangspunkt i følgende transportrelaterte livsstilsindikatorer:

- Transportmiddelbruk, reisevaner: Bruk av buss, trikk/T-bane, tog, bil og sykkel i løpet av ei uke eller sjeldnere.
- Aktiviteter og aktivitetsmønstre: Grad av deltakelse i ulike sentrumsaktiviteter (utelivsaktiviteter og kulturaktiviteter), ut av byen-aktiviteter og ikke stedsspesifikke aktiviteter i løpet av ei uke eller sjeldnere.
- Uteorientering/hjemmeorientering: Generell deltakelse utenfor hjemmet i løpet av ei uke.
- Forbruksorientering (dvs hvordan en person forholder seg til forbruksspørsmål generelt), der vi skiller mellom: "Oversiktlig økonomi", "Luksuriøst forbruk" og "Prisbevisst forbruk".
- Miljøorienteringer (dvs hvordan en person forholder seg til miljøspørsmål generelt), der vi skiller mellom: "Personlig engasjert og faktisk miljøvennlig adferd", "Liten tro på egen innvirkning" og "Politiske engasjement".

11 000 personer over 18 år fra Forbruker- og mediaundersøkelsen

Datamaterialet som ligger til grunn for denne undersøkelsen, er samlet inn av Norsk Gallup Institutt A/S gjennom deres Forbruker- og mediaundersøkelse for 1999/2000. Undersøkelsen omfatter personer over 13 år fra hele landet og gjennomføres årlig. Vår analyse er avgrenset til personer over 18 år, dvs ca 11 000 personer.

Vi har valgt ut de spørsmål som er relatert til transport, aktivitetsmønstre og ulike livsstilsorienteringer. Vi har også sett på folks bruk av IKT (Internett og mobiltelefon). Materialet er analysert med enklere statistiske metoder, eksplorerende faktoranalyse og korrespondanseanalyse.

Inndeling i transportprofiler fanger transportmiddelbruk over tid – og kombinasjoner av transportmiddelbruk

I undersøkelsen ble folk spurt om hvor ofte de benytter ulike transportmidler. Dette gir en mer nyansert inndeling av transportmiddelbruken enn den enn finner i reisevaneundersøkelser som spør om gårdsdagens reiser. Når en kun ser på reisene en gitt dag, kommer ikke variasjoner i transportmiddelbruken klart nok fram. En vanlig brukt inndeling blir derfor bilist, kollektivbruker, syklende og gående.

Vi finner at befolkningen kan inndeles i 9 transportprofiler, (ferdsel til fots som vi ikke har data om, er unntatt):

1. *Rene og høy bilbruk – 50 prosent av utvalget:*
Personer som bruker bil mer enn 3-4 ganger i uka, og som ikke bruker noen andre transportmidler mer enn 1-3 ganger pr mnd.
2. *Rene lavbrukere av bil – 3 prosent av utvalget:*
Personer som bruker bil minst 1-2 ganger i uka, og ingen andre transportmidler mer enn 1-3 ganger i mnd.
3. *Rene kollektivbrukere – ca 4 prosent av utvalget:*
Personer som reiser kollektivt minst 1 gang i uka, og som ikke bruker noen andre transportmidler mer enn 1-3 ganger i mnd.
4. *Rene syklister- ca 2 prosent av utvalget:*
Personer som sykler minst 1 gang i uka, og som ikke bruker noen andre transportmidler mer enn 1-3 ganger pr mnd.
5. *Bil- og kollektivbrukere – 9 prosent av utvalget:*
Personer som bruker både bil og kollektivtransport minst én gang i uka, og ikke sykkel mer enn 1-3 ganger pr mnd.
6. *Bil- og sykkelbrukere – 21 prosent av utvalget:*
Personer som bruker bil og sykkel minst én gang i uka, men som ikke bruker kollektivtransport mer enn 1-3 ganger pr mnd.
7. *Kollektiv- og sykkelbrukere – 2 prosent av utvalget:*
Personer som bruker kollektivtransport og sykkel minst én gang i uka, men som ikke bruker bil mer enn 1-3 ganger pr mnd.
8. *Multibrukere – 5 prosent av utvalget:*
Personer som bruker bil, kollektivtransport og sykkel minst én gang i uka
9. *Sjelden bruk av transportmidler – 4 prosent av utvalget:*
Personer som ikke bruker noen transportmidler mer enn 1-3 ganger pr mnd.

Vi ser at bilen er det transportmiddel som brukes mest. 88 prosent av befolkningen bruker enten bare bil eller bil i kombinasjon med andre transportmidler. Tilsvarende tall for kollektivtransport er 20 prosent. 37 prosent bruker flere transportmidler. En slik mer nyansert inndeling i transportprofiler, er egnet for å finne fram til målrettede tiltak med sikte på å påvirke transportatferd.

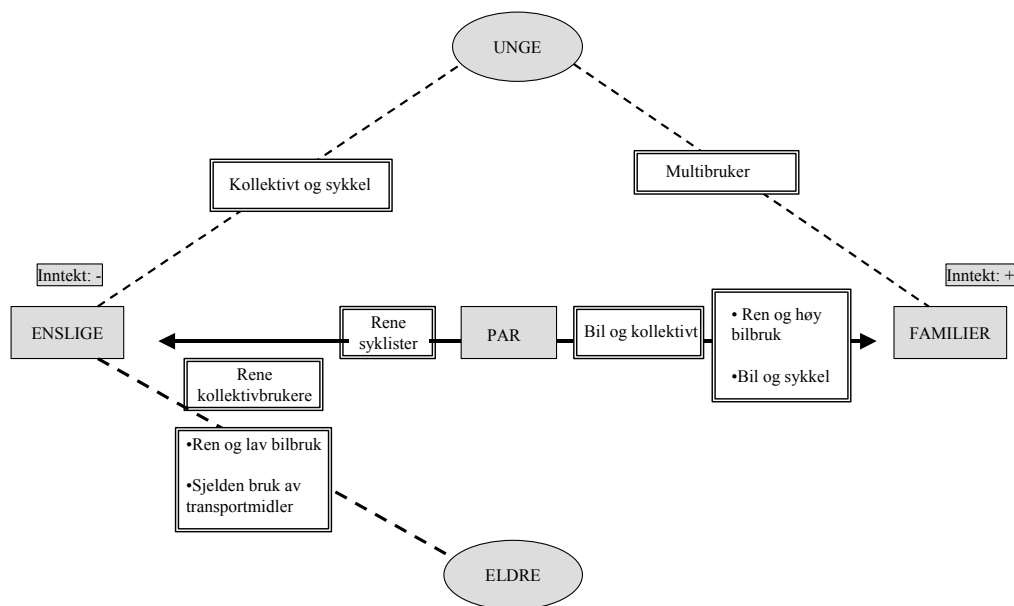
En analyse av hvilke transportprofiler som dominerer på ulike steder, viser naturlig nok at de som bor i de større byene oftere har en transportprofil som omfatter kollektivtransport enn de som bor i mindre tettsteder eller på landsbygda.

Livsfase og livssituasjon påvirker transportprofilen

Som grunnlag for å forstå eventuelle sammenhenger mellom livsstil og transportprofil er det viktig å vite hvem som har de ulike profiler.

Hovedkonklusjonen på en analyse av ulike sosio-demografiske faktorer, er at folks transportprofil er avhengig av den enkeltes livsfase/alder og livssituasjon, dvs i hvilken grad man bor sammen med andre mennesker eller ikke, jf. figur S.2.

Livssituasjon blir reflektert gjennom den horisontale akse i figuren. Jo lenger ut til høyre i figuren en profilgruppe plasserer seg, jo flere personer inngår i husholdet. Den samme akse reflekterer også forskjeller i inntekt (husholdnings- og personlig inntekt). Lav inntekt blant de som plasserer seg til venstre i figuren kan trolig forklares med at de enten er i starten på eller i slutten av livet. Det er perioder hvor man som regel ikke lever av inntektsbringende arbeid. Profilgrupper hvor det er en overvekt av par/familier har en bilbasert uke, i motsetning til grupper med en overvekt av enslige og par.



Kilde TØI rapport 579/2002

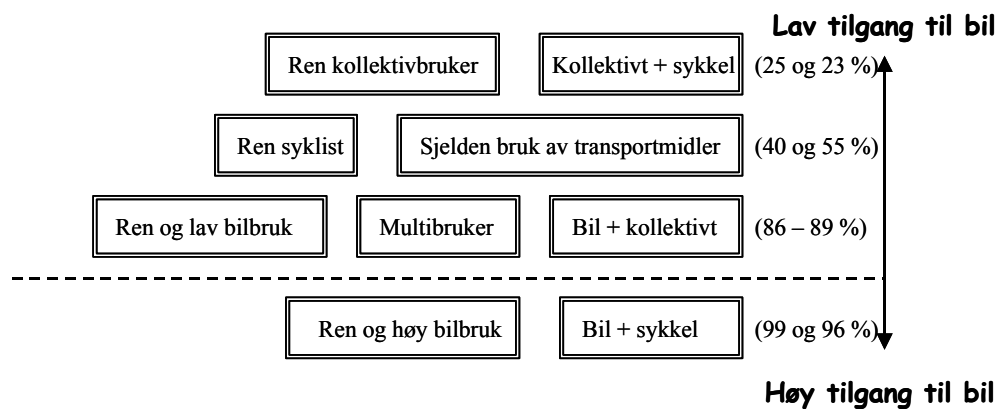
Figur S.2: Ulike transportprofiler plassert i et aksesystem i forhold til hverandre når det gjelder livsfase/alder (vertikal akse) og livssituasjon (horisontal akse)

Profilgruppene er også plassert i forhold til hverandre etter alder/livsfase langs den vertikale akse. I profilgrupper som plasserer seg på midten er det en overvekt av personer mellom 30-59 år. Profilgrupper som plasserer seg i øvre del av figuren er yngre (overvekt av de under 45 år), mens de som plasserer seg i nedre del av figuren er eldre (overvekt av de over 45 år). De rene kollektivbrukerne er noe eldre enn rene syklistere og dem som kombinerer transportmidler. Både de yngre og de eldre bruker lite bil i løpet av ei uke.

Transportprofil og tilgang til bil – et nyansert bilde

De fleste i utvalget (90 prosent) har bil, hvorav en tredjedel inngår i hushold som eier eller disponerer mer enn én bil. Det er klart større sannsynlighet for at en bruker bil i det daglige dersom en har god tilgang til bil, noe som er i samsvar med tidligere undersøkelser (se f eks Berge 1994 og 1999, Hjorthol 1999).

Analysen av relative forskjeller mellom de ulike profilgruppene mht tilgang til bil, gir et mer nyansert bilde enn tidligere studier, se figur S.3. Blant annet ser vi at mange som kombinerer bil og sykkel i løpet av ei uke sykler til tross for svært god tilgang til bil. Ettersom de har god økonomi, er det trolig ikke av økonomiske hensyn de benytter sykkel i tillegg. En hypotese er at denne gruppen sykler for trimmens og følgelig også helsens skyld, noe som indikerer at denne transportprofilen best kan forstås på bakgrunn av et livsstilsperspektiv.



Kilde TØI rapport 579/2002

Figur S.3: Transportprofiler rangert etter grad av tilgang på bil i husholdningen. Stiplet linje indikerer gjennomsnittlig tilgang til bil i befolkningen (90 %). I parentes angis tilgang til bil i de ulike profilgruppene i prosent.

De med ren og lav bilbruk, de som kombinerer bil og kollektivt og multibrukere, har ikke nødvendigvis tilgang til bil i husholdet. Dette viser at enkelte av dem sitter på med andre som har/disponerer bil eller at de evt låner bil. Disse gruppene vil kanskje være åpne for tiltak som samkjøring eller bildeling.

Rene bilister – mest hjemmekjære

Bilen er gjerne forbundet med stor frihet. Man trenger ikke å forholde seg til tidstabeller, man kommer som regel direkte til et bestemmelsessted, og det er lett å komme seg over lengre strekninger på kort tid. Det er imidlertid ikke slik at de som bare bruker bil i hverdagen og som har god tilgang på bil, utnytter denne muligheten til å være mer aktive enn andre. Rene bilbrukere har den minst aktive livsstilen og er mer hjemmekjære enn de andre profilgruppene.

Hjemmekjære bilister – høy bruk av IKT?

Et interessant spørsmål er om folk som er mer hjemmeorienterte er mer flittige brukere av IKT enn det de mer uteorienterte er? Som mål på bruk av IKT har vi sett på hvor ofte en person benytter seg av internett og hjemme PC/datamaskin i løpet av ei uke. Generelt tyder resultatene på at det er liten sammenheng mellom aktivitetsnivå utenfor hjemmet og bruk av IKT. Å være aktiv utenfor hjemmet utelukker ikke at man også er en aktiv bruker av internett. Bruk av IKT synes heller å komme *i tillegg* til aktiviteter utenfor hjemmet. En tolkning kan være at de som er aktive utenfor hjemmet opprettholder eller utvider sin aktivitet ved økt kontakt via IKT (internett, e-mail, mobil etc).

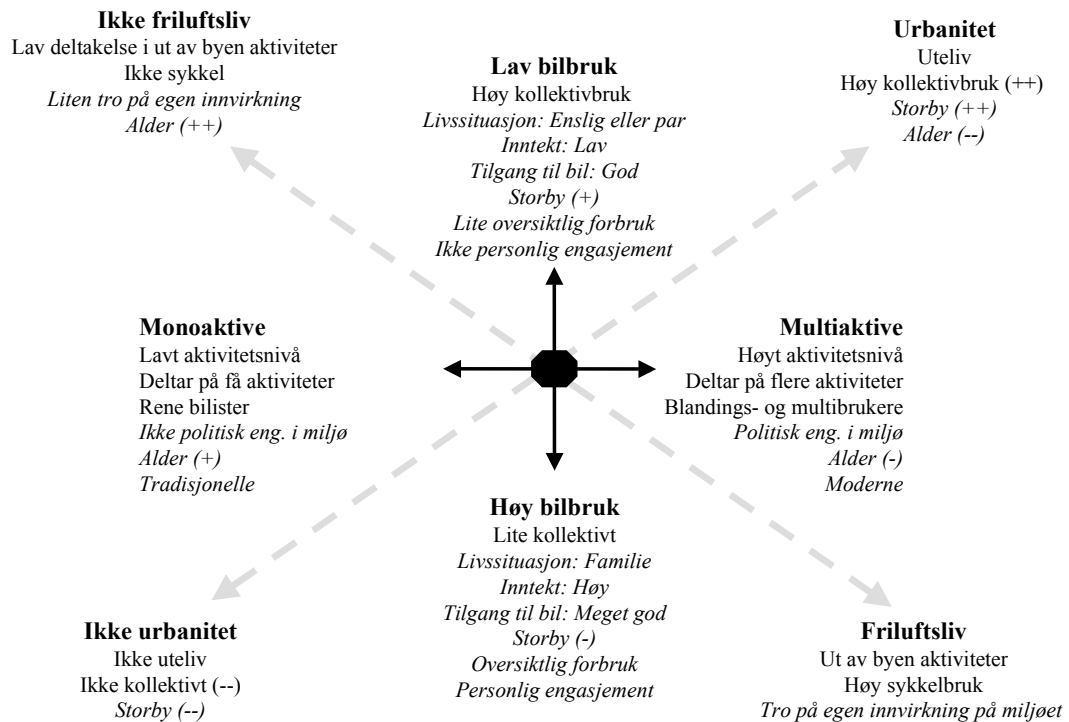
Det er sammenheng mellom aktivitetsnivå utenfor hjemmet og transportmiddelbruk. De rene bilistene er mer hjemmeorienterte enn de som kombinerer ulike transportmidler. Våre analyser viser at de rene bilistene er mindre aktive også når det gjelder bruk av IKT.

Lav bilbruk – ingen barriere for å delta i ”ut av byen”- aktiviteter

For å foreta ”Ut av byen”-aktiviteter må en stort sett ut av sentrum. Dette gjelder aktiviteter som fotturer i skog og mark, spaserturer, løpeturer, sykkelturner, skiturer, kjøre alpint/slalåm eller telemark/snowboard i sesongen. Kollektivtransporttilbudet er i hovedsak best inn til et sentrum, tilbudet på tvers i randsonene er dårligere, og det dårligste er ut av byen (Engebretsen 1996). Dette synes imidlertid ikke å forhindre at folk som i mindre grad benytter bil i hverdagen, foretar slike aktiviteter. De som bruker sykkel alene eller i kombinasjon med kollektivtransport/bil mye mer aktive når det gjelder ut-av-byen aktiviteter enn de som bruker bil daglig (”ren og høy bilbruk”). Dette tyder på at det er andre forhold enn transporttilbudet som påvirker bruken av aktivitetstilbudet utenfor sentrum.

Transportrommet – hovedtrekk

Ved bruk av en multivariat korrespondanseanalyse har vi sett på de ulike transportrelaterte livsstilsfaktorene i sammenheng. Analysen viser at det først og fremst er variabler knyttet til transportmiddelbruk, aktiviteter og aktivitetsnivå som egner seg til å få fram forskjellene i materialet. På dette grunnlag har vi konstruert et aksesystem som vi betegner som *transportrommet*, se figur S.4.



Kilde TØI rapport 579/2002

Figur S.4: Hoveddimensjoner og akser (mellomliggende dimensjoner) i transportrommet – trekk som definerer dem. Kjennetegn med vanlig skrift definerer dimensjonene, mens kjennetegn markert i kursiv beskriver andre forskjeller langs dimensjonene.

De største forskjellene i befolkningen når det gjelder de spørsmål undersøkelsen omfatter, finner vi langs den horisontale akse – *aktivitetsdimensjonen* og den vertikale akse – *transportdimensjonen*. Aktivitetsdimensjonen skiller mellom de som er ”monoaktive” og de som er ”multiaktive”. De monoaktive deltar i få aktiviteter i løpet av ei uke, har et lavt aktivitetsnivå utenfor hjemmet og en overvekt av rene bilister. De multiaktive derimot har et høyt aktivitetsnivå utenfor hjemmet, deltar på flere aktiviteter og er mer fleksible mht til transportmiddelbruk (blandings- og multibrukere). Transportdimensjonen skiller først og fremst mellom ulik grad av bilbruk og kollektivbruk i løpet av ei uke.

I transportrommet kan vi også se klare forskjeller langs de diagonale aksene (her også kalt mellomliggende dimensjoner), noe som avdekker sammenhenger mellom *type* aktiviteter og transportmiddelbruk. Urbanitetsaksen/dimensjonen viser en sammenheng mellom grad av deltakelse i utelivsaktiviteter og kollektivbruk, mens friluftsaksen/dimensjonen skiller mellom grad av deltakelse i ”ut av byen”- aktiviteter og grad av sykkelbruk i løpet av ei uke.

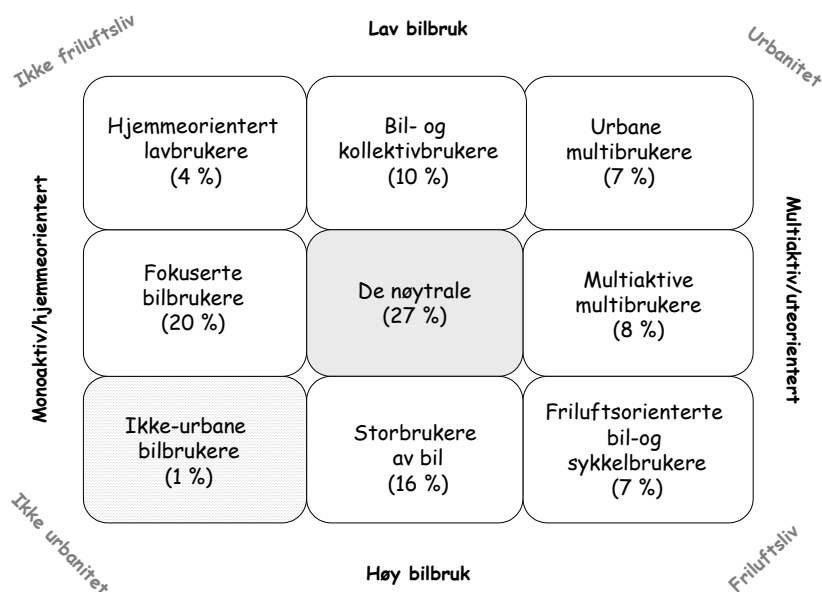
Både de bivarierte og de multivarierte analysene tyder på at det kun er en svak, men likevel systematisk sammenheng mellom den enkeltes uttrykte miljø- og forbruksorienteringer og transportmiddelbruk. Om dette skyldes de spørsmål som er brukt eller at miljø- og forbrukerorienteringer faktisk har liten betydning, kan ikke besvares her.

Ulike segmenter i transportrommet

Mens transportdimensjonen først og fremst reflekterer forskjeller i livssituasjon, kan både aktivitetsdimensjonen, urbanitetsaksen og friluftsaksen belyse forskjeller i transportrelaterte livsstiler. Transportrommet kan med andre ord være et egnet utgangspunkt for å skille mellom ulike transportrelaterte livsstiler i befolkningen.

På bakgrunn av disse dimensjonene har vi laget ni ulike livsstils-segmenter, se figur S.5. Hver dimensjon er delt i tre med et nøytralt segment i midten. De som ikke utmerker seg i forhold til noen av dimensjonene, ”de nøytrale”, er plassert i midten. De tilsvarer mer eller mindre gjennomsnittet av befolkningen.

Segmentene er nærmere beskrevet i rapportens kapittel 6.



Kilde: TØI rapport 579/2002

Figur S.5: Ni ulike livsstilssegmenter og deres relative størrelse i befolkningen. Personer over 18 år (N=10 988). Prosent

Formålet med inndelingen er å få fram de største forskjellene i transportrommet når det gjelder ulike transportrelaterte livsstilsfaktorer og ulike påvirkningsfaktorer. En slik presisering og tilspissing av forskjellene gjør det enklere å skreddersy tiltak til ulike grupper i befolkningen.

Livsstil – nye spørsmål, nye svar?

I studien har vi sett at livsstil har betydning for å forstå forskjeller i transportmiddelbruk, og at en ved å studere livsstil og påvirkningsfaktorer i sammenheng kan få et bredere bilde av hvilke faktorer som ligger bak folks valg av transportmidler. Et sentralt funn er at aktivitetsdimensjonen gjenspeiler de største variasjonene mht både aktiviteter og transportmiddelbruk, også når en kontrollerer for bosted, alder og livssituasjon.

Å skille ut segmenter med ulik transportrelatert livsstil gir en grunnlag for å stille nye spørsmål mht til tiltak på bakgrunn av hva slags livsstil folk har. Man står, når

det gjelder påvirkning av folks transportatferd i en mer miljøvennlig retning, overfor helt ulike utfordringer i forhold de forskjellige livsstilssegmenter;

De hjemmeorienterte lavbrukerne av transport har allerede en miljøvennlig atferd og det er således unødvendig å påvirke dette segmentet. Det samme gjelder også de urbane og de multiaktive som har opparbeidet kompetanse og vaner i forhold til kollektivtransport. Nøkkelspørsmålet i forhold til denne gruppen er hvordan en kan legge til rette for at den kan opprettholde en spontan og fleksibel transportadferd også om livssituasjonen skulle endre seg.

De som kombinerer bil- og kollektivtransport har en relativt miljøvennlig transportatferd. Utfordringen i forhold til denne gruppen er sikre et godt og lett tilgjengelig kollektivtilbud.

En del av de som er storbrukere av bil har sammen med de friluftorienterte bil- og sykkelbrukerne ofte miljøvennlige holdninger. Selv om de oppfatter helse og trim som viktigere enn miljø, opplever de trolig et sosialt dilemma i hverdagen ettersom de bruker mye bil, blant annet fordi de ofte har barn. Utfordringen ligger her i skaffe disse mer frihet i forhold til tidsklemma gjennom f eks kollektivtiltak knyttet til barns skole og fritid.

De fokuserte bilbrukere er ikke mer aktive enn andre, selv om de har god tilgang til bil. Dette funnet åpner for spørsmål om hvor avhengige ulike grupper egentlig er av bil i det moderne samfunn og hvem som kan ordne hverdagen uten bil. Siden de fokuserte bilbrukerne i stor grad også er vanemennesker, ligger nøkkelspørsmål her i om deres faste vaner kan endres og hvordan de kan gis ”opplæring” i bruk av andre transportmidler.

De fokuserte bilbrukerne utgjør en femtedel av befolkningen, og det kan tenkes at det ligger ulik grad av strukturelle føringer bak bilbruken i dette segmentet. For å kunne belyse muligheter for endring og trengs derfor mer inngående studier av forskjeller innen gruppen og potensialet for et fritt valg av transportmiddel.

Som illustrert over vil et fokus på livsstil kunne gi grunnlag for nye spørsmål med henhold til valg av transportmidler. Dette kan kanskje også kan gi nye svar og alternative løsninger mht til utforming av tiltak.