

**Sammendrag:**

# **Bilismen er skadelig for miljøet – men spiller jeg noen rolle?**

## **En studie av holdninger til og bruk av transportmidler blant ungdom i Oslo**

### **Bakgrunn og problemstilling**

Miljøinteressen blant ungdom er stor. Men i norsk sammenheng er det forsket lite på ungdoms reisevaner og holdninger til trafikk- og miljøspørsmål. Formålet med denne rapporten er å belyse holdninger til og kunnskap om miljøproblemer knyttet til transportmiddelbruk blant ungdom. Har ungdoms transporthandlinger i hverdagen sammenheng med holdninger til og kunnskap om miljøkonsekvensene av deres handlinger?

Bilen er et av de viktigste symboler på det moderne samfunn. Bilen assosieres med hurtighet, effektivitet og valgmuligheter.

Samtidig oppleves veitrafikk som et viktig miljøproblem blant innbyggerne i Oslo - mer enn halvparten av Oslos innbyggere oppgir at de enten er plaget av støy eller luftforurensning. Bilen forbruker arealer og energi, og forurensede utslipp og støy fra trafikken er helseskadelig både på kort og lang sikt.

De siste 20 årene har det vært stadig sterkere fokus på de miljøulempene bilismen skaper. Læreplanen for grunnskolen og den videregående skolen har en sterkere fokusering på miljøproblematikken enn tidligere. Det er grunn til å tro at ungdom har større kunnskap om miljøkonsekvensene av bilismen enn den voksne generasjonen hadde da de tok valg som er av betydning for transportmiddelbruk, som for eksempel kjøp av bil, valg av bosted og fritidsaktiviteter. Spørsmålet som vi vil se på her, er hvorvidt miljøhensyn har betydning for transportmiddelvalg blant ungdom.

### **Undersøkelsesopplegg og utvalg**

Den empiriske analysen bygger på en spørreundersøkelse som ble gjennomført høsten 1997. Undersøkelsen omfatter i overkant av 2000 ungdommer i alderen 13 til 20 år fra fem bydeler i Oslo: Østensjø, Manglerud, Bøler, Røa og Ullern. Østensjø, Manglerud og Bøler er bydeler som ligger på ytre østkant, mens Røa og Ullern ligger på ytre vestkant i Oslo. I denne rapporten er ungdom mellom 18 og 20 år trukket ut, for at valg av bil skal kunne være et aktuelt transportalternativ. Dette utvalget består av 637 respondenter.

## Det er forskjeller mellom ungdomsgrupper i tilgang til og bruk av transportmidler

Resultatene viser at det er forskjeller mellom ungdomsgrupper i tilgang til og bruk av transportmidler.

Det er relativt få som eier bil, men rundt halvparten har førerkort for dette transportmiddelet. Noe over halvparten av ungdommene har god mulighet til å låne bil, og i overkant av en tredjedel har to eller flere biler i husstanden. Gutter, som ikke går på videregående skole, som har høy eller middels bruttoinntekt i husstanden, som bor hos begge foreldrene og som har arbeiderbakgrunn eller foreldre med selvstendige yrker, har gjennomsnittlig mer transportressurser enn andre.

I denne studien betraktes transportmiddelbruk som en avledet handling, det vil si en handling som har som mål å nå en bestemt aktivitet. Det er de daglige reisene som belyses. De kan deles inn i obligatoriske og valgfrie reiser, med handlereiser i en mellomkategori. Dette er hensiktsmessig ut fra en antagelse om at grad av valgfrihet vil variere med hvilken tid på døgnet en reiser og hvor aktiviteten er lokalisert, noe som igjen antas å påvirke hvilke vurderinger som ligger til grunn for transportmiddelvalg.

Kollektivandelen er høy for reiser til de fleste aktiviteter. Transportmiddelbruk varierer etter type aktivitet. Andelen som bruker bil er høyest til valgfrie aktiviteter som trening, vennebesøk og familiebesøk. Å reise som bilpassasjer er mest vanlig på reiser til familiebesøk. Andelen kollektivtransport er høyest på reiser til fritidsaktiviteter i sentrum. Gange er mest vanlig på korte turer, som når en skal på trening eller besøke venner. Sykkelandelen er lav til alle typer aktiviteter. Sykkel og gange er mest vanlig for de som har flyttet hjemmefra, har middelklassebakgrunn, og har transportressurser under gjennomsnittet. Å reise med kollektivtransport er mest vanlig dersom man er jente, har lav bruttoinntekt i husstanden (blant dem som bor hjemme) og transportressurser under gjennomsnittet. Når det gjelder bilkjøring er det flest gutter som bor hos begge foreldrene og som har transportressurser over gjennomsnittet, som reiser på denne måten.

## Transportmiddelvalg som et sosialt dilemma

I studien benyttes sosialt dilemma som teoretisk perspektiv for å studere transportmiddelvalg blant ungdom. Sosiale dilemmaer er en samlebetegnelse på situasjoner der hver beslutningstaker får det best om han/hun handler etter egen interesse, men der handling etter egen interesse skaper et negativt resultat eller en kostnad for de andre personene som påvirkes av valget. Dersom en rekke mennesker velger å handle etter egen interesse, vil det negative resultatet akkumuleres. Dette fører til en situasjon der alle ville hatt det bedre dersom de hadde valgt *ikke* å handle etter egen interesse.

Transportmiddelvalg kan ses som et sosialt dilemma hvis bil er det foretrukne valget ut fra egeninteresse, og hvis valg av bil fører til ulemper for andre i form av forurensning og støy samtidig som aktøren har kunnskap om konsekvensene av miljøulempene. Dersom et stort flertall allikevel velger å kjøre bil, vil forurensningen og støyen øke. Resultatet er at de ulempene det medfører at de fleste

kjører bil er så store at alle ville hatt det bedre dersom de hadde valgt ikke å kjøre bil.

Funnene i studien tyder på at sosiale dilemmaer er et relevant teoretisk perspektiv for å studere ungdoms transportmiddelvalg. Ungdommene mener at bruk av bil har positive konsekvenser for hver enkelt i form av fleksibilitet. Samtidig er det stor enighet om at bilen har negative konsekvenser for fellesskapet. Bilen vurderes som mest hensiktsmessig ut fra en vurdering av egen interesse, men de kollektive konsekvensene av bilbruk anses å være negative.

### **Kollektivtilbudet er for dyrt, men de fleste er for satsing på utbygging av kollektivtransporten**

Et stort flertall mener at det er dyrt å benytte seg av kollektivtransport. De fleste er dessuten uenig i at kollektivtransporten er fleksibel og rask.

Samtidig er det stor enighet om at det er viktig å satse på utbygging av kollektivtransporten, også på bekostning av veiutbygging. Dette tyder på at ungdommene støtter kollektive løsninger på transportområdet, selv om de i dag ikke har positive holdninger til kollektivtilbudet.

Holdninger til kollektivtransport og holdninger til bilisme ser ut til å ha en sammenheng. De som er positive til kollektivtransporten legger større vekt på kollektivt negative konsekvenser av bilismen enn andre. De som er negative til kollektivtransport legger større vekt på individuelle fordeler ved bilismen enn andre.

### **Verdiorientering og miljøkunnskap har sammenheng med holdninger til bil**

Hensikten med å bruke sosialt dilemma som tilnærming i denne studien, er å vise hvilke betingelser som ligger til grunn for at mennesker handler i tråd med individuelle eller kollektive interesser. Det antas at et sosialt dilemma representerer en motsetning mellom kortsiktig egeninteresse og konsekvenser for fellesskapet *som det ikke er gitt at alle løser på samme måte*.

Det er ikke nødvendigvis slik at alle søker å maksimere egen nytte. Hensyn til den felles velferden (kollektive interesser) kan også være en del av betingelsene når en gjør valg. Tidligere studier av transportmiddelvalg som et sosialt dilemma har funnet at mennesker i ulik grad er orientert mot kollektive og individuelle verdier. Disse viser at verdiorientering har betydning for hvilken vekt en legger på kollektive og individuelle konsekvenser av transportmiddelbruk.

Verdier defineres i denne studien som de generelle mål mennesker streber etter eller de veiledende prinsipper en benytter seg av i ulike situasjoner. Verdiorientering deles inn i en immateriell og en materiell dimensjon. De med immateriell verdiorientering er villig til å akseptere lavere levestandard for å redusere miljøødeleggelser, og prioriterer venner fremfor karriere. De med materiell verdiorientering prioriterer arbeidsplasser høyere enn miljøhensyn, og kan godt tenke seg en kjedelig jobb hvis den er godt betalt.

Funnene viser at verdiorientering har en sammenheng med holdninger til bilisme. De som har et materialistisk orientert verdigrunnlag vektlegger individuelt fordelaktige konsekvenser av bilbruk høyt. De som har et immaterielt orientert verdigrunnlag vektlegger kollektivt negative konsekvenser av bilbruk høyt.

Også kunnskap til miljøkonsekvensene av bilismen ser ut til å ha betydning for holdninger til bilens kollektivt negative og individuelt positive konsekvenser. De som har god miljøkunnskap vektlegger kollektivt negative konsekvenser av bilbruk sterkere enn de som har dårlig miljøkunnskap. De som har dårlig kunnskap om miljøkonsekvensene av bilbruk vektlegger individuelt fordelaktige konsekvenser av bilbruk sterkere enn de som har middels eller god kunnskap.

### **Tilgang til bil og holdninger til bilens miljøkonsekvenser har betydning for valg av bil til ulike typer aktiviteter**

Sosiale dilemmaer som teoretisk tilnærming er relevant for å belyse om holdninger til konsekvenser av bilbruk har betydning for transportmiddelvalg. Vurderinger av fordeler og ulemper for en selv har stor betydning for valg av transportmidler. Verdier og holdninger til konsekvenser for fellesskapet antas imidlertid også å ha betydning for transportmiddelvalg.

Multivariate analyser viser at transportressurser har stor betydning for hvorvidt ungdommene reiser med bil til ulike aktiviteter. Dette stemmer overens med tidligere forskning. Analysene viser at transportressurser har større betydning for å reise med bil på reiser av mer valgfri karakter, som handle-/shoppingtur og vennebesøk, enn for å reise med bil på reiser som er mer obligatoriske, som til skolen/universitetet.

I tillegg til biltilgang viser funnene at også holdninger til miljøkonsekvenser av bilbruk har stor betydning for valg av bil på ulike typer reiser. For alle de tre reiseformålene er det mindre sannsynlig at de som vektlegger kollektivt negative konsekvenser av bilbruk reiser med bil enn at de som legger lite vekt på kollektivt negative konsekvenser av bilbruk reiser med bil. Dette er tilfelle *også når en tar hensyn til omfang av transportressurser*.

Resultatene i den multivariate analysen viser at holdninger til konsekvenser av bilbruk har en *selvstendig* betydning for hvorvidt en bruker bil eller ikke, uavhengig av biltilgang. Sannsynligheten for at en reiser med bil til de tre aktivitetene er mindre hvis en vektlegger de negative konsekvenser høyt enn hvis en vektlegger dette forholdet lavt.

Den multivariate analysen viser videre at det er forskjell mellom de ulike aktivitetene når det gjelder hvilke kunnskaps- og holdningsvariabler som har betydning for bruk av bil. På den valgfrie reisen – reise til vennebesøk - har holdninger til miljøkonsekvenser av bilbruk betydning for hvorvidt en bruker bil eller ikke. På handle-/shoppingreisen har miljøkunnskap, i tillegg til holdning til kollektivt negative konsekvenser av bilbruk, betydning for bruk av bil. På den obligatoriske reisen – skole/universitetsreisen – har både holdninger til individuelt fordelaktige og kollektivt negative konsekvenser av bilbruk og miljøkunnskap betydning for bilbruk

Jo mer obligatorisk karakter reisen har, jo mer ser det altså ut til at holdnings – og kunnskapsfaktorer betyr for hvorvidt en reiser med bil. Obligatoriske reiser er forutsigbare og gir mulighet til langsiktig planlegging. På disse reisene ser det ut til at de som vektlegger de kortsiktige egeninteressene høyt planlegger for bilkjøring, mens de som vektlegger kollektive interesser og miljøkunnskap vil planlegge for å *unngå* bilkjøring.

Det er en sammenheng mellom bruk av bil til skole/universitet og holdninger til individuelt fordelaktige konsekvenser av bilbruk som ikke eksisterer for de andre reisene. Igjen kan dette ha sammenheng med den planleggingsmuligheten denne type reiser gir. Hvis en vektlegger individuelt positive konsekvenser av bilbruk høyt, er det naturlig å legge opp reisen slik at en kan benytte bil.

Transportressurser har stor betydning for bilbruk. Tilgang til bil er selvsagt nødvendig å ha med i en analyse av valget mellom bil og mer miljøvennlige transportformer. Samtidig tyder funnene i studien på at valg av transportmidler ikke bare dreier seg om rasjonelle valg etter hva som tjener hver enkelts kortsiktige interesse. Transportmiddelvalg påvirkes også av de holdninger en har til de miljøkonsekvensene bilbruk medfører. Dette tyder på at det er viktig å inkludere holdninger til og kunnskap om miljøkonsekvenser av bilbruk i studier av transportmiddelvalg.