

Sammendrag:

Psykologiske faktorer ved reisemiddelvalg

En litteraturstudie

På oppdrag fra Statens vegvesen Vegdirektoratet har Transportøkonomisk institutt (TØI) gjennomført en litteraturstudie for å gi en oversikt over psykologiske teorier som er relevante for bruk av kollektive transportmidler, samt å beskrive studier av psykologiske faktorer påvirkning på valg av transportmiddel.

Søk etter relevante studier ble foretatt i databasene Transport og PsycINFO, samt på hjemmesidene til skandinaviske samferdselsforskningsinstitusjoner og i TØIs biblioteksdatabase. Søket ga 85 artikler i internasjonale vitenskapelige tidsskrifter og 34 forskningsrapporter. De økonomiske rammene for prosjektet gjorde det nødvendig å begrense rapporten til empiriske studier med en klar teoretisk forankring. Litteraturgjennomgangen resulterte i omtale av studier fra 21 vitenskapelige artikler, samt to konferansepresentasjoner som er tatt med fordi de støtter opp om funn fra to av artiklene.

Åtte studier er basert på teorien om planlagt atferd, som hevder at atferd i hovedsak bestemmes av atferdsintensjon, som igjen påvirkes av holdninger til atferd, subjektive normer (tro om andres forventninger til egen atferd) og opplevd atferdskontroll (i hvilken grad man selv bestemmer sitt valg og hvorvidt atferden vil være enkel eller vanskelig å utføre). Studiene viser at denne teorien forklarer bruk av transportmiddel svært bra. Atferdsintensjon forklarer mellom 69 % og 82 % av variasjonen i transportmiddelvalg og de tre faktorene holdninger, subjektive normer og opplevd atferdskontroll forklarer mellom 49 % og 72 % av variasjonen i atferdsintensjon.

Teorien om målrettet atferd hevder at fokus på atferden gir en større sannsynlighet for at atferden blir gjennomført enn fokus på målet for atferden. En implementeringsintensjon (konkret plan for gjennomføring av atferden) øker sannsynligheten for at atferden blir gjennomført sammenlignet med en atferdsintensjon uten en konkret plan for gjennomføring av atferden. En studie viste at implementeringsintensjon bidrar til å forklare transportmiddelvalg ytterligere,

dvs. i tillegg til atferdsintensjon. En annen studie viste at sammenhengen mellom atferdsintensjon og bruk av transportmiddel var større for personer med implementeringsintensjon enn for personer uten implementeringsintensjon. Personer med en konkret plan for hvordan de skal reise har med andre ord en større sannsynlighet for å reise slik de har til hensikt sammenlignet med personer som bare har en idé om hvordan de skal reise, men ingen konkret plan.

Teori om vaner hevder at repetisjon av atferd kan føre til at atferden blir automatisert, dvs. gjennomføres uten betydelig anstrengelse og oppmerksomhet. Hyppig bruk av et bestemt transportmiddel på en gjentatt reise kan føre til at det samme transportmiddelet blir benyttet på fremtidige gjentakelser av reisen uten at man gjennomgår en grundig beslutningsprosess eller er bevisst på det valget man foretar. Fem studier undersøkte effekten av vaner på informasjonsbruk og bruk av transportmiddel og fant at en generell vane for å benytte samme transportmiddel til ulike reiser reduserte mengden informasjon som ble brukt i beslutningsprosessen og hadde en direkte effekt på transportmiddelvalget.

Det er et bredt teoretisk grunnlag for å forvente at holdninger påvirker atferd, men også at atferd påvirker holdninger. Teori om årsak og virkning krever at årsaken kommer før virkningen i tid. Med unntak av eksperimenter vil man som oftest ikke kunne måle holdning og atferd på det tidspunkt påvirkningen skjer, for eksempel holdning til transportmiddel når valg av transportmiddel faktisk foretas. To studier viser at en gjensidig påvirkningsmodell, hvor både holdning og atferd er målt i etterkant av faktisk valg, gir en god representasjon av datagrunnlaget (*goodness-of-fit*) og at det er en gjensidig påvirkning mellom holdning til og bruk av transportmiddel.

Teorier om personlige verdier gir grunnlag for å forvente at en rekke personlige verdier kan påvirke bruk av transportmidler. Blant de gjennomgåtte studiene fant vi to studier som undersøkte betydningen

av en økologisk norm (følt forpliktelse til å ta vare på miljøet) og tre studier som undersøkte betydningen av sosial orientering (vektlegging av det beste for fellesskapet framfor egen nytte). Resultatene fra disse studiene viser at personer med sterkere økologisk norm og personer som er fellesskapsorienterte velger kollektivtransport i større grad enn personer med svakere økologisk norm og personer som ikke er fellesskapsorienterte.

Teori om emosjoner gir grunnlag for å forvente at flere forskjellige emosjoner, for eksempel trygghet, kan påvirke bruk av transportmidler. Blant de gjennomgåtte studiene fant vi imidlertid kun en studie som er relatert til emosjoner. Studien viste at bilister oppfatter risiko for å havne i en trafikkulykke ved bruk av bil som lavere sammenlignet med kollektivtrafikanter. Videre viste studien at kollektivtrafikanter oppfatter risiko for å havne i trafikkulykke ved bruk av kollektivtransport som lavere sammenlignet med bilister.

I den gjennomgåtte litteraturen, først og fremst forskningsrapportene, finnes det flere studier som ikke blir omtalt i denne rapporten. I hovedsak omhandler disse studiene utrygghet forbundet med risiko for trafikkulykker og antisosial atferd (for eksempel

overfall), psykososiale fordeler (for eksempel selvrespekt og frihetsfølelse) og spesifikke elementer ved reiser og transportmidler som danner grunnlag for holdninger til transportmiddelbruk (for eksempel reisetid og komfort).

Teorigjennomgangen viser at det finnes flere psykologiske faktorer som forventes å påvirke valg av transportmiddel, men som ikke er behandlet i empiriske undersøkelser (undersøkelser med datagrunnlag) av transportmiddelbruk. Det finnes flere personlige verdier enn miljøvern og fellesskapsorientering. Andre aktuelle verdier kan være mestringsfølelse og prestasjon. Det finnes også flere emosjoner enn trygghet. Andre aktuelle emosjoner kan være uro og irritasjon. I ekstreme tilfeller kan frykt være en indikasjon på fobier. Unngåelse av spesifikke transportmidler kan være et resultat av agorafobi, sosial fobi og spesifikk fobi (f.eks. tunnel- eller flyskrekk). Til slutt vil vi nevne at litteratur om selvpresentasjon viser at mennesker bruker konsum av varer og tjenester for å bekrefte sin identitet for seg selv og for å kommunisere sin identitet til andre mennesker. Det er grunn til å anta at bruk av bestemte transportmidler også kan være et virkemiddel for selvpresentasjon.