

Sammendrag

Bilbruk i hverdagslivet – et reelt valg eller en strukturell tvang?

TØI rapport 1834/2021

Forfattere: Susanne Nordbakke og Erik Bjørnson Lunke

Oslo 2021 83 sider

Mange tidligere studier har vist at strukturelle betingelser – som økonomi, tid, distanse, tilgjengelighet, parkeringsmuligheter og bosted har betydning for bilbruk. I denne studien har vi undersøkt om også verdier, holdninger, aktiviteter/ livsstil samt opplevelser har betydning for om man velger bil eller andre transportmidler i hverdagen. Basert på en landsrepresentativ undersøkelse, finner vi at det er en sterk sammenheng mellom grad av bilbruk og henholdsvis holdninger og interesse for bil, holdninger til miljø, transportpolitiske tiltak og holdninger til andre samfunnsproblemer (deleordninger, fordelingsproblemer, synet på arbeid). Videre finner vi at det er en sterk sammenheng mellom de nevnte holdningsproblemer og at hovedforskjellene består mellom de som har det vi har kalt «tradisjonelle bilvennlige holdninger» og de som har «moderne miljøvennlige holdninger». Blant de sistnevnte finner vi også bilbrukere, men de kombinerer i større grad bil med andre transportmidler i løpet av en uke enn de førstnevnte. På spørsmål om begrunnelser for bruk av bil på arbeidsreisen, er det de «harde» strukturelle forhold som oppgis som viktigste årsaker, som tid, økonomi og tilgang til kollektivtransport, men også det at bilen gir frihet til å velge reisetidspunkt og at man har kontroll/ styringen selv over arbeidsreisen. I en multivariat analyse der ulike strukturelle forhold blir kontrollert for, finner vi at holdninger til bil, miljø og transportpolitiske tiltak har en selvstendig betydning for om man velger bil på arbeidsreisen eller ikke. I sum tyder flere analyser i studien på at bilen for mange ikke kun er et resultat av «strukturell tvang» - dvs. at man ikke har andre muligheter enn å bruke bil – men at det også handler om egne valg og preferanser.

Formål og problemstillinger

Formålet med undersøkelsen var å få mer kunnskap om befolkningens begrunnelser for sine transportmiddelvalg, deres begrunnelser for bilbruk og bilbruksvaner og om hvordan bilbruk og bilbruksvaner varierer mellom ulike befolkningsgrupper og kontekster. For å forstå bilbruk og transportmiddelvalg og hvordan folk forholder seg til bilbruk, er det også nødvendig å gå bak det daglige valget om å bruke bil eller ikke, og også se på begrunnelser for å ta førerkort.

For å oppnå slik kunnskap vil følgende delspørsmål besvares:

- 1) Hva er begrunnelsene for å ta førerkort og har disse begrunnelsene endret seg over tid? Har det vært endringer i hvordan man finansierer førerkortet?
- 2) Hvordan kan vi forstå og forklare bilbruk? Dette spørsmålet vil bli belyst ved følgende delspørsmål:
 - a. I hvilken grad er det en sammenheng mellom transportprofil (typetransportmidler og grad av bruk i løpet av en uke), individuelle kjennetegn (økonomi, familiessituasjon mm), bosted, aktivitetsnivå og type aktiviteter, materiell interesse og holdninger til bil, miljø og andre samfunnsproblemer?
 - b. I hvilken grad er det sammenheng mellom ulike typer holdninger (bil, miljø, transportpolitiske tiltak), aktiviteter i hverdagen og transportmiddelbruk? Og i hvilken grad kan strukturelle forhold forklare forskjeller i holdninger?

- c. Hva er begrunnelsene for å bruke bil til arbeid? Hva er begrunnelsene for å bruke kollektivtransport til arbeid, og hva er begrunnelsene for ikke å gjøre det?
 - d. I hvilken grad er det strukturelle faktorer (individuelle forutsetninger og begrensninger i tid og rom) eller egne preferanser, holdninger og valg som er avgjørende for om man bruker bil eller ikke?
- 3) Har det vært endringer over i tid i holdninger til bil, miljø og transportpolitiske tiltak generelt og blant utpregede bilbrukere?

Data og metode

Vi har gjennomført to undersøkelser, der to forskjellige utvalg har svart på det samme spørreskjemaet. Det ene utvalget er hentet fra respondenter til den Nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU). I perioden 2016 til 2018 fikk RVU-respondentene spørsmål om de ønsket å delta i en oppfølgingsundersøkelse om bilbruk. 13 829 personer svarte positivt på dette spørsmålet og fikk tilsendt vår spørreundersøkelse. Av disse var det 2 105 som svarte på undersøkelsen om bilbruk. Ettersom unge i alderen 18-30 år var underrepresentert i utvalget fra RVU, valgte vi å gjennomføre en tilleggsundersøkelse i denne aldersgruppen. Undersøkelsen inneholdt samme spørsmål som i hovedundersøkelsen. Den ble gjennomført av intervjuelskapet Kantar i 2019. Til sammen består dermed analysegrunnlaget vårt av 2 440 personer.

Spørreskjemaet inneholdt en rekke holdningsspørsmål til bil, miljø, transportpolitiske tiltak og andre samfunnsspørsmål. I tillegg inneholdt spørreskjemaet spørsmål om andre livsstilsrelaterte faktorer: Årsaker til bruk av henholdsvis bil og kollektivtransport på arbeidsreiser, årsaker til å ta/ikke ta førerkort og aktivitetsnivå i hverdagen. Til slutt har vi også kartlagt ulike demografiske kjennetegn som alder, kjønn, inntektsnivå, yrkesstatus og bostedskommune. Samt spørsmål knyttet til reisevaner og transportmiddelbruk i løpet av en uke og på arbeidsreisen. I tillegg har enkelte av analysene blitt basert på henholdsvis data fra nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005 og data fra Gallup kompass 1998.

Årsaker til å ta og ikke ta førerkort

På spørsmål til de som har førerkort på hvordan dette er finansiert, er det langt flere av de unge mellom 18-30 år som oppgir at det var foreldre/andre som betalte for førerkortet enn blant de eldre generasjonene (31 år +). Det at foreldre betaler for førerkortet er også en langt vanligere årsak blant de yngre (18-30 år) enn de som er eldre (23 mot 9 prosent). Dette kan tyde på unge i dag har et større påtrykk fra foreldre om å ta førerkortet, selv om det er vanskelig å si hva som kan forklare denne endringen. Analyser av hvordan respondentene svarer på årsaker til å ta førerkort, viser også på at de yngre i større grad oppgir konkrete pragmatiske årsaker («tenkte at jeg kom til å få behov for det en dag») til å ta førerkortet enn de eldre over 31 år. De sistnevnte knytter årsaken i større grad til ønsket om å kjøre selv enn den yngre generasjonen. Resultatene kan tyde på at årsaken til å ta førerkort er gått fra å være mer indremotivert til å være mer pragmatisk. Sammenliknet med svar fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen i 2005 om årsaker til *ikke* å ta førerkort, er det en tendens til at det å ikke ha råd til førerkort oppgis av flere i 2019 enn i 2005. Det kan altså se ut som at muligheten til å ta førerkort er blitt større for de som har tatt førerkortet, gjennom at flere foreldre betaler for det, men at muligheten har blitt dårligere for de som ikke har førerkortet.

Transportprofiler

I denne undersøkelsen har vi hatt mulighet til å se på hvilke transportmidler respondenter bruker i løpet av en hel uke, i motsetning til den nasjonale reisevaneundersøkelsen som kun ser på transportmiddelbruk i løpet av en dag. Vi har dermed kunne få mer kunnskap om i hvilken grad og hvordan folk kombinerer ulike transportmidler i løpet av en uke. Basert på hvor ofte respondentene har svart at de har brukt ulike transportmidler i løpet av én uke (i sommerhalvåret), har vi konstruert følgende «transportprofiler»:

1. *Rene bilbrukere – 41 prosent av utvalget:*
Personer som bruker bil minst én gang i uka, og som ikke bruker kollektivtransport eller sykkel mer enn 1-3 ganger per måned.
2. *Rene kollektivbrukere – 6 prosent av utvalget:*
Personer som bruker kollektivtransport minst én gang i uka, og som ikke bruker bil eller sykkel mer enn 1-3 ganger per måned.
3. *Rene sykkelbrukere – 3 prosent av utvalget:*
Personer som bruker sykkel minst én gang i uka, og som ikke bruker bil eller kollektivtransport mer enn 1-3 ganger per måned.
4. *Bil- og kollektivbrukere – 14 prosent av utvalget:*
Personer som bruker både bil og kollektivtransport minst én gang i uka, og ikke sykkel mer enn 1-3 ganger per måned.
5. *Bil- og sykkelbrukere – 20 prosent av utvalget:*
Personer som bruker både bil og sykkel minst én gang i uka, og ikke kollektivtransport mer enn 1-3 ganger per måned.
6. *Kollektiv- og sykkelbrukere – 4 prosent av utvalget:*
Personer som bruker kollektivtransport og sykkel minst én gang i uka, og ikke bil mer enn 1-3 ganger per måned.
7. *Multibrukere – 10 prosent av utvalget:*
Personer som bruker bil, kollektivtransport og sykkel minst én gang i uka.
8. *Sjelden bruk av transportmidler – 2 prosent av utvalget:*
Personer som verken bruker bil, kollektivtransport eller sykkel mer enn 1-3 ganger per måned.

Mye av studien har vært rettet mot å få kunnskap om det er forskjeller mellom disse transportprofilene på andre måter – både det når gjelder strukturelle (individuelle og kontekstuelle kjennetegn) og kulturelle forhold (type aktiviteter utenfor hjemmet, aktivitetsnivå utenfor hjemmet, holdninger til bil, miljø og andre samfunns spørsmål). Ettersom noen av transportprofilene har veldig små utvalg, har vi først og fremst fokusert på forskjeller mellom «Rene bilbrukere», «Rene kollektivbrukere», «Bil- og kollektivbrukere», «Bil- og sykkelbrukere» og «multibrukere», selv om vi i noen tilfeller også har vist hvordan noen av de andre transportprofilene har svart på spørsmål. Hva som er de viktigste sosiodemografiske og – økonomiske kjennetegnene ved de største transportprofilene er beskrevet i tabell S1.

Tabell S.1. Sosiodemografiske og – økonomiske kjennetegn ved de ulike transportprofilene.

Transportprofil	Sosiodemografiske og -økonomiske kjennetegn
Rene bilbrukere	Noe eldre enn de andre transportprofilene. Høy andel par uten barn (41 prosent), noe lavere andel med høyere utdanning mer enn 5 år, laveste andel som bor i Oslo (4 prosent), bor andre steder i landet (store og mindre byer, omegnskommuner til store byer og ellers i landet)
Rene kollektivbrukere	Kvinner, yngre, bor alene eller med andre voksne eller foreldre, lav husholdningsinntekt, bor hovedsakelig i Oslo, Bergen og Trondheim
Bil- og kollektivbrukere	Høy andel par uten barn (40 prosent), de fleste har høyere utdanning (2 år eller mer), høy andel med husholdningsinntekt over 1 mill (63 prosent), de fleste bor i byene Oslo, Bergen, Trondheim eller i omegnskommunene til Oslo
Bil- og sykkelbrukere	Høyeste andel i alderen 35-67 år sammenliknet med andre transportprofiler, høy andel par med barn (39 prosent), de fleste har høyere utdanning (2 år eller mer), høyeste andeler som bor i Stavanger, i de neste 6 største byene eller i mindre byer
Multibrukere	Høy andel par med barn (37 prosent), høyeste andel med høyere utdanning 5 år eller mer (46 prosent), høy andel med husholdningsinntekt 1 million eller mer (63 prosent), bor i Oslo, Trondheim eller omegnskommuner til Oslo

Aktiviteter utenfor hjemmet og transportprofil

I undersøkelsen ble det spurt om hvor ofte man foretok ulike aktiviteter utenfor hjemmet. Hvordan de ulike transportprofilene varierer med tanke på aktivitetsnivå og aktivitetstyper utenfor hjemmet kan kort oppsummeres som følger:

- Multibrukerne er stort sett de mest aktive på alle typer aktiviteter.
- De som kombinerer ulike transportmidler i løpet av en uke, er mer aktive med ulike treningsaktiviteter (egen og organisert trening) og med egne fritidsaktiviteter enn rene bilbrukere og rene kollektivbrukere, noe som kan tyde på at de førstnevnte har generelt en mer aktiv livsstil enn de sistnevnte.
- Bil- og sykkelbrukere og multibrukere er mer aktive med andres aktiviteter i løpet av en uke (tilskuer og følge andre) enn rene bilbrukere, rene kollektivbrukere og bil- og kollektivbrukere, noe som trolig skyldes høyere andel barnefamilier blant de førstnevnte.
- Bil- og sykkelbrukere og rene bilbrukere er minst aktive på café/restaurant og bar/nattklubb og liknende, noe som trolig skyldes at disse transportprofilene i mindre grad bor i større byer enn de andre transportprofilene

Bruk av bil og holdninger til bil

I undersøkelsen ble det stilt en rekke spørsmål om holdninger til bil. For å redusere antall spørsmål å analysere, er det gjennomført faktoranalyser for å identifisere de spørsmålene som det er stor samvariasjon mellom. Når det gjelder holdninger til bil, ble følgende fem dimensjoner identifisert:

- Bilen som symbol
- Interesse for bil
- Liker å kjøre bil
- Bruker bil uansett
- Foretrekker utslippsfrie biler

Ett spørsmål samsvarte ikke godt med noen av dimensjonene, og er derfor analysert for seg selv («man blir veldig avhengig av bil når man har små barn»).

Resultatene er helt tydelige: Den største forskjellen mellom ulike holdninger til bil finner vi mellom de rene bilbrukerne og multibrukerne. Bil- og sykkelbrukerne og bil- og kollektivbrukerne plasserer seg i en mellomposisjon. Forskjellene mellom rene bilbrukere og multibrukere i holdninger til bil kan oppsummeres som følger (alle forskjellene er signifikante):

- Flere rene bilbrukere er enige i at bilen er noe mer enn et praktisk fremkomstmiddel («Bilen som symbol») enn multibrukerne (26 mot 14 prosent)
- Flere rene bilbrukere har «interesse for bil» enn multibrukerne (62 mot 50 prosent)
- Flere rene bilbrukere «liker å kjøre bil» enn multibrukerne (78 mot 66 prosent)
- Flere rene bilbrukere er enige i at de kjører nesten alltid bil uansett situasjon enn multibrukerne (24 mot 9 prosent). Bil- og kollektivbrukerne svarer noenlunde likt på dette spørsmålet som multibrukere.
- Færre rene bilbrukere er enige i at de «foretrekker utslippsfrie biler» enn multibrukerne (43 mot 61 prosent)
- Flere rene bilbrukere er enige i påstanden «man blir mer avhengig av bil når man har barn» enn multibrukerne (93 mot 79 prosent), til tross for at andelen med barn er langt høyere i sistnevnte enn i førstnevnte (41 mot 35 prosent har barn i husholdet).

Bruk av bil og holdninger til miljø

I spørreundersøkelsen ble det også stilt en rekke spørsmål om miljø og miljøvern. Igjen ble det benyttet faktoranalyse for å redusere antall spørsmål for analyse. To dimensjoner ble identifisert:

- Stor interesse for miljø og miljøvern
- Miljøvennlig adferd på andre områder enn transport

Tre spørsmål som ikke passet inn i noen av dimensjonene er også her analysert for seg.

Analysene viser at det er en tydelig sammenheng mellom transportmiddelbruk og interesse for miljø og miljøvern. Jo mer folk bruker bil, desto mindre interessert er de i miljø og miljøvern. Blant de som kun reiser med sykkel, eller kombinerer sykkel og kollektivtransport, svarer 85 prosent at de er enige i at miljø og miljøvern er et viktig tema mot 54 prosent av de rene bilbrukerne. Også når det gjelder miljøvennlig adferd på andre områder (betaler mer for en miljøvennlig vare, spiser mindre kjøtt, tar med handlebag i butikken), er det en sterk sammenheng mellom grad av bilbruk og dette spørsmålet.

Det er relativt få som har tro på at løsningen på miljøproblemene er innen rekkevidde. Bilbrukere velger i mindre grad nære aktiviteter for å redusere bilbruken, og er i mindre grad enige i fossilbilbrukere skal betale mer enn de som kjører elbil. Det er rene kollektivbrukere og multibrukere som er mest positive til at fossilbilbrukere betaler mer. Det er også disse som oftest svarer at de velger nære aktiviteter.

Bruk av bil og holdninger til andre samfunnsspørsmål

Det ble også stilt en rekke spørsmål om transportpolitikk og andre samfunnsspørsmål i undersøkelsen. Igjen ble det foretatt en faktoranalyse for å redusere antallet spørsmål, noe som resulterte i fire dimensjoner:

- Transportpolitikk: Positiv til bilrestriksjoner
- Transportpolitikk: Positiv til sykkeltiltak
- Materiell interesse
- Positiv til deleordninger

Ett spørsmål, om man er mer positiv til bompenger hvis prisen er differensiert for ulike grupper, passet ikke inn i noen av dimensjonene og er behandlet for seg.

Det er en sterk sammenheng mellom grad av bilbruk og hvor positiv man er til restriksjoner på bilbruk. Bare to av ti rene bilbrukere er positive til bilrestriksjoner. Blant de som bruker sykkel og kollektivtransport (og bare sjeldent bruker bil) er det derimot nesten ni av ti som er positive til slike restriksjoner. Videre er det en positiv sammenheng mellom grad av sykkelbruk og hvor positiv man er til sykkeltiltak. Fire av ti er positive blant de som kun sykler eller bruker sykkel i kombinasjon med bil eller kollektivtransport. Blant de som kun bruker bil eller kollektivtransport (eller kombinerer de to) er det mellom 8 og 15 prosent som er positive til sykkeltiltak.

I alt er det litt under halvparten (44 prosent) av utvalget som svarer «enig» i påstanden «Jeg ville vært mer positiv til bompenger hvis kostnadene var lavere for personer med lav inntekt». Det er mindre forskjeller mellom de som bruker bil alene eller kombinasjon med andre transportmidler i hvordan de svarer på dette. De rene kollektivbrukerne skiller seg ut ved at langt flere er enige (54 prosent) i påstanden enn blant de som bruker bil i en eller annen grad.

En dimensjon som vi har kalt «materiell interesse» består av de som er enige i at inntekt er et viktig mål på vellykkethet, at det er positivt å eie eiendom, og de som liker å ha det siste innen elektronisk utstyr og sportsutstyr. Totalt er det 23 prosent av utvalget som er enige i at disse spørsmålene er viktig. Det er ingen signifikant forskjell mellom de ulike transportprofilene i hvordan de forholder seg til disse spørsmålene.

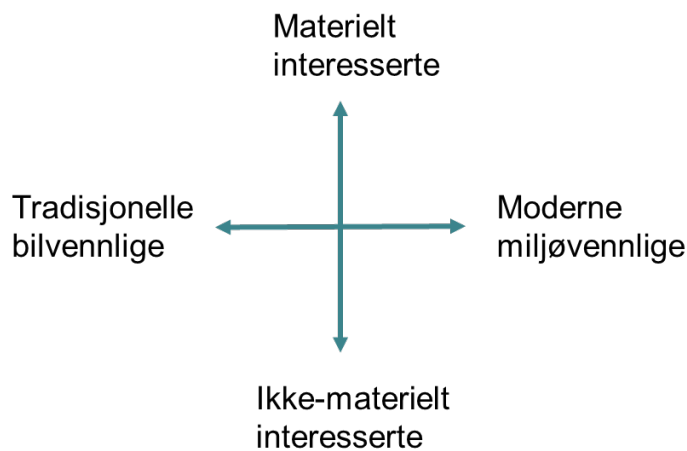
En annen holdningsdimensjon som er identifisert, går på holdninger til delingsøkonomi, basert på spørsmål om hvor positiv man er til å bruke tre typer deleordninger: Bildeling, by- og bygdesykkelfordringer, og Airbnb. De aller fleste av respondentene er positive til deleøkonomi og deleordninger, men andelen er signifikant lavere blant de rene bilbrukerne sammenlignet med rene kollektivbrukere, multibrukere og sykkel-/kollektivbrukere.

Transportmiddelbruk, aktiviteter og holdninger – en samlet oversikt

I de bivariate analysene som beskrevet over har vi sett på sammenhengen mellom transportprofil/transportmiddelbruk og aktiviteter utenfor hjemme i løpet av en uke/aktivitetsnivå, holdninger og interesse for bil, miljøholdninger, holdninger til transportpolitiske tiltak, grad av materiell interesse og holdninger til andre samfunnsspørsmål (som f.eks. interesse for deleordninger og hvilke egenskaper ved arbeid man vektlegger). Formålet med korrespondanseanalysen var å se alle disse spørsmålene i sammenheng og også se spørsmålene opp mot sentrale bakgrunnsfaktorer som sosiodemografiske forhold, individuelle ressurser og kontekstuelle forhold.

Resultatene fra korrespondanseanalysen viser at det er i hovedsak to dimensjoner som evner å fange opp forskjeller i datamaterialet, når vi ser på adferd og holdninger under ett (basert

på de spørsmål vi har stilt): Begge de identifiserte dimensjonene sier noe om forskjeller i holdninger, som illustrert i figuren under:



I tillegg viste korrespondanseanalysen at aktivitetstyper/aktivitetsnivå i liten grad kan forklare forskjeller mellom folk og at aktiviteter i liten grad har sammenheng med holdninger.

Hovedkonklusjonene fra korrespondanseanalysen er som følger:

- Det er en klar sammenheng mellom holdninger og interesse for bil, holdninger til miljø, holdninger til transportpolitiske tiltak og andre samfunnsproblemer (primært dekkeordning og syn på egenskaper ved arbeid), noe som blir fanget opp i dimensjonen tradisjonelle bilvennlige vs moderne miljøvennlige.
- Det er en klar sammenheng mellom transportmiddelbruk og holdningsdimensjonen tradisjonell bilvennlig – moderne miljøvennlig
- Strukturelle forhold som ofte er avgjørende for transportmiddelvalg – som bosted og kvalitet på kollektivtilbudet – har kun en svak sammenheng med holdningsdimensjonen tradisjonell bilvennlig – moderne miljøvennlig. Dette tyder på at holdninger har en egen forklaringskraft i hvorfor noen velger mer miljøvennlige transportmidler i hverdagen ettersom sammenheng mellom holdninger og transportmiddelbruk er veldig sterk.
- Holdningsdimensjonen materielt interessert vs ikke materielt interessert evner ikke å fange opp forskjeller i transportmiddelbruk.

Hva som kjennetegner de med henholdvis tradisjonelle bilvennlige holdninger og de med moderne miljøvennlige holdninger er oppsummert i tabellen under.

Type kjenneteng	Tradisjonelle bilvennlige	Moderne miljøvennlige
Holdninger/adfersorientering	Interesse for bil Mindre miljøorienterte holdninger/mindre interesse for miljø Mindre miljøorientert adferd på andre områder enn transport Mer uenige i bilrestriksjoner og tiltak for å fremme sykling Mindre interesse for deleordninger Vektlegger i større grad arbeid som er spennende og som gir karriere og høy inntekt	Bilen først og fremst et praktisk fremkomstmiddel Mer miljøorienterte holdninger/større interesse for miljø Mer miljøorientert adferd på andre områder enn transport Mer positive til bilrestriksjoner og tiltak for å fremme sykling Større interesse for deleordninger Vektlegger i større grad arbeid som er samfunnsnyttig
Transportmiddelbruk	Høy grad av bilbruk/rene bilbrukere	Høyere grad av kollektivbruk, sykling og gange/Bil i kombinasjon med sykkel/gange eller multibrukere (bil, kollektivt, sykkel/gange), eller rene sykkelbrukere og rene kollektivbrukere
Bakgrunnskjenntegn /strukturende faktorer	(I noe større grad menn)* (Noe høyere alder) Lavere utdanning (Noe dårligere kollektivtilbud) Bosted har mindre betydning, men noen flere bor i omegnskommuner til Bergen, Trondheim eller Stavanger	(I noe større grad kvinner) (Noe yngre i alder) Høyere utdanning (Noe bedre kollektivtilbud) Bosted har mindre betydning, men noen flere bor i de store byene Oslo, Bergen, Trondheim eller Stavanger

*parentes angir at sammenhengen er svak

Årsaker til å bruke bil på arbeidsreisen

Respondenter som oppgir at de vanligvis bruker bil på arbeidsreisen, ble bedt om å ta stilling til en rekke påstander om årsaker til å bruke bil på arbeidsreisen. Resultatene fra analysene av disse viser at det er de «harde» strukturelle faktorene som tidsbruk, tilgang til kollektivtransport og økonomi som er de viktigste årsakene. Andre viktige årsaker er at bilen gir mer frihet til å velge selv når man vil reise og at man har mer kontroll/styring selv over arbeidsreisen, noe som indikerer at bilbruken ikke bare er strukturelt betinget, men at det også er et resultat av preferanser. At man ikke liker å ta kollektivtransport, at man må foreta ærender underveis, kjøre andre eller frakte mange ting er mindre avgjørende for å velge bil på arbeidsreisen.

Årsaker til bruk/ikke bruk av kollektivtransport på arbeidsreisen

De respondentene som vanligvis bruker bil på arbeidsreisen, ble også bedt om å ta stilling til ulike påstander om årsaker til å ikke bruke kollektivtransport på arbeidsreisen. Igjen er det de «harde» strukturelle forholdene som slår sterkest ut, som at det tar for lang tid eller at det er for kompliserte reiser med mange bytter. Årsaker knyttet til forsinkelser, at det er for dyrt, at det er for langt å gå eller ulike årsaker knyttet til opplevelsen om bord på kollektivtransport, er tillagt langt mindre vekt. De respondentene som vanligvis reiser med kollektivtransport på arbeidsreisen, fikk også spørsmål om hvorfor de bruker

kollektivtransport på denne reisen. Igjen er det de «harde» strukturelle faktorene som slår spesielt ut, som å unngå parkeringsproblemer, bilkø, bompengavgifter mm.

Bil på arbeidsreisen – et valg eller en strukturell tvang?

De øvrige analysene har vist at strukturelle forhold som tid, kollektivtilgang, parkeringsproblematikk m.m. er viktig for valget av bil på arbeidsreisen. Men andre analyser i dette prosjektet har vist at det er en klar sammenheng mellom det som kan kalles mer kulturelle forhold – det vil si individers meninger og holdninger – og hvilket transportmiddel man bruker på arbeidsreisen og hvilke transportmidler man benytter i løpet av en uke («transportprofiler»). Det store spørsmålet er om folk har en valgmulighet eller er det slik at strukturelle forhold styrer alt?

En multivariat regresjonsanalyse viser at når vi kontrollerer for ulike strukturelle forhold (alder, utdanning, inntekt, bosted, kollektivtilgang), så har holdninger en stor betydning for om man reiser med bil på arbeidsreisen eller ikke. Blant holdningene er det tre dimensjoner som øker sannsynligheten for bilbruk på arbeidsreisen: De som er veldig glad i å kjøre bil, de som er positive til å bruke bil hele døgnet, og de som mener man blir avhengig av bil når man har små barn. Deretter er det tre dimensjoner som har en negativ sammenheng med bilbruk: De som er opptatt av miljø og miljøvern, de som velger aktiviteter nær boligen for å slippe å kjøre bil, og de som er positive til sykkeltiltak. I tillegg viser den multivariate analysen at forklaringskraften stiger betraktelig når holdninger trekkes inn i analysen. Dette resultatet viser at de som har de samme strukturelle betingelsene for transportmiddelbruk på arbeidsreisen, velger ulikt og i tråd med sine holdninger. Med dette kan vi konkludere at det finnes valgmuligheter innenfor de gitte betingelsene for transportmiddelbruk, og at bilbruk for mange ikke bare er en «strukturell» tvang, men også handler om egne valg og preferanser.

Endringer i holdninger over tid

De fleste i dag er enige i at bilen først og fremst er et praktisk fremkomstmiddel (84 prosent), og det er langt flere som mener det i dag enn i 1998 (62 prosent). Dette støttes opp over mindre kunnskap om bil i dag enn i 1998 («Jeg vet en del om hvordan bilen fungerer rent teknisk»). Det er imidlertid noen flere i dag som oppgir at de er enige i at de liker å bruke mye tid og krefter på å vurdere ulike bilmerker og modeller når de skal kjøpe bil. Denne interessen kan kanskje tilskrives andre faktorer, som økonomi, kjørekomfort og utseende. Synet på betydningen av bilens utseende har imidlertid ikke endret seg. De fleste i dag og den gangen for over 20 år siden mener at dette spiller mindre rolle. Det har ikke vært nevneverdige endringer i hvordan folk svarte på påstandene om hhv «Jeg kan såpass mye om biler at jeg vet hva som er et god eller dårlig kjøp», «Jeg foretrekker biler med kraftig motor og høy akselerasjon» og «Jeg foretrekker bil med et lukseriøst preg og høy grad av komfort».

Når det gjelder holdninger til miljø, tyder resultatene på at folk er mer opptatt av at miljø bør prioriteres i dag sammenliknet med i 1998: Færre er enige i at arbeidsplasser bør prioriteres fremfor miljøvern, flere er enige i at gratis parkeringsplass ved arbeidssted bør beskattes, og flere er enige i at de aksepterer restriksjoner på sin bilbruk enn i 1998. Samtidig er det færre i dag som er enige i at løsningen på miljøproblemene er innen rekkevidde i 2019 sammenliknet med 1998 (16 mot 22 prosent). Teknologioptimismen har imidlertid vokst kraftig. Mens 33 prosent var enige i at ny teknologi vil løse fremtidens miljøproblemer i 1998, er det 52 som svarer det samme i 2019. Endringer i holdninger, spesielt økt miljøinteresse og mindre interesse for bil og motor, synes ikke å ha hatt effekt på bilbruk i Norge, der bilandelen på reiser har økt siden 1990-tallet.