

Sammendrag:

Sosiale trenders betydning for bilbruk

Bilen – et praktisk hverdagsredskap

Gjennom prosjektet ”sosiale trenders betydning for bilbruken” har vi sett på endringer i bilbruk over en tjueårsperiode og drøftet forhold som vil kunne påvirke bilbruken framover. Mobiliteten - med bil - har økt betydelig de siste par tiårene. Når nå nesten 9 av 10 har førerkort og 7 av 10 alltid har tilgang på bil, er det ikke selve biltilgangen lenger som forklarer forskjeller i bilbruken. I høyere inntektsklasser er andelen som bruker bil til jobb omvendt relatert til utdanningsnivå. Ingen kjører mindre bil enn unge kvinner i storbyene. Ingen kjører mer bil enn familier som bor i forstedene rundt de store byene. Mens ungdom i mindre grad enn før synes interessert i bilhold og bilbruk, ser det paradoksalt nok ut til at barn i økende grad blir sosialisert til bilavhengighet. Med den kommende eldrebølgen er det grunn til å forvente at det også vil bli langt flere bilbrukere blant eldre kvinner. Om en fortsatt reurbanisering og en større oppmerksomhet på mobilitetens miljø- og helseaspekter er flyktige variasjoner, eller mer varige endringer som vil komme til å påvirke bilbruken framover, gjenstår å se.

Når nærmere 9 av 10 norske hushold har bil, og 4 av 10 har minst to, er det opplagt at bilens sosiokulturelle eller symbolske betydning langt på vei er svekket til fordel for den rent instrumentelle eller pragmatiske. Det er som et praktisk og etter hvert ganske så nødvendig redskap i dagliglivet bilen har sin vesentlige betydning. Det å ha bil i seg selv er verken så sosialt statusgivende eller så kulturelt meningsbærende lenger. Samtidig er det mye som tyder på at mobilitetsformer, bilhold og bilbruk i økende grad aktivt begrunnes som del av egne livsstilsvalg.

Variasjoner i bilbruk

I denne studien har vi empirisk særlig dratt veksler på de nasjonale reisevaneanalysene fra 1985 til 2005, som påviser vesentlige endringer i mobilitetsmønsteret i perioden: *Reiseomfanget* viser små endringer i antall reiser og tidsbruk, mens antall daglige reiser som bilfører som har gått vesentlig opp (en økning på 29 prosent). Samtidig har andelen som ikke har reist overhodet, gått vesentlig ned. Tilgangen til *transportressurser* er blitt vesentlig bedre. 87 prosent av befolkningen over 18 år har nå førerkort, og det er bare 13 prosent av alle hushold som ikke har tilgang på bil. Størst endring er det skjedd for tilgang på bil nummer to (eller flere), fra 22 prosent av alle hushold i 1985 til 40 prosent i 2005.

Det er særlig for kvinnenes del det er skjedd en betydelig forbedring på de to tiårene; 82 prosent har nå førerkort. De yngste har ikke økt sin førerkortandel nevneverdig - andelen i denne aldersgruppa gikk faktisk ned gjennom nittitallet (Nordbakke 2002). Det er også interessant å merke seg at også tilgangen til kollektivtilbud er blitt vesentlig forbedret i perioden. Utviklingen i *transportmiddelfordelingen* viser at det relativt sett er en nedgang i alle andre reisemåter enn bruk av bil. Særlig andelen til kollektivtrafikk er blitt redusert i løpet av tjueårsperioden. Statistisk sentralbyrå oppgir at siden 1980 har persontransporten økt med 63 prosent, og der størstedelen (nesten 70 prosent av økningen) kan relateres til privatbilen. Hovedendringene skjedde på åttitallet. De som hører til en lavinntektsgruppe, som bor alene eller som har et svært godt kollektivtilbud har i mindre grad bil enn andre. Kvinner har fremdeles noe dårligere tilgang på bil enn menn. Menn *braker* også mer bil og kjører betydelig lengre enn kvinner, men kvinner i trettiårene bruker bil til jobb i like stor grad som mennene. De som bor i storbyen(e)s omegn kjører mest bil, mens kollektivtilbudet forklarer mindre bilbruk i selve storbyene. Unge under 30 år og eldre over 66 kjører mindre bil enn resten av den voksne befolkningen. Bilbruken henger heller ikke entydig sammen med biltilgangen. Opptil et visst inntektsnivå (rundt gjennomsnittet) stiger bilbruken med inntekten, men i de høyere inntektsklassene er andelen som bruker bil til jobb, faktisk omvendt relatert til utdanningsnivå. Denne relasjonen holder seg også når vi kontrollerer for type bosted.

Kommende eldre vil være bilbrukere

Ulike tilpasninger blant *eldre* vil kunne ha forskjellig virkning for bilbruk framover. De framtidige eldre generasjonene vil trolig i større utstrekning enn i dag være bilførere, både fordi de har levd et langt liv med bil og fordi det i mange tilfeller vil være det enkleste for dem. Med en så å si internalisert bilbruk, en inngrodd vane som er vanskelig å vende, vil bilbruken formodentlig holde seg på et høyt nivå også i de øvre aldersklassene. Dessuten vil mange eldre som et resultat av større skrøpeligheit med alderen, ha problemer med å gå over lengre avstander og å bruke det ordinære kollektive transporttilbudet. Men også det motsatte vil kunne gjelde: med helsemessig friskere eldre vil flere kunne være bilførere oppi enda høyere alder. Samtidig er det ikke alle trekk som peker i retning av økt bilbruk for de kommende eldre: hvis for eksempel flere flytter til byen eller flere strøk blir mer urbaniserte, vil behovet for bil – i hvert fall hver sin – antakelig kunne komme til å bli redusert igjen. Den dramatiske økningen i antall eldre som vil komme særlig etter 2010 vil ha åpenbare konsekvenser for bilbruken. Siden 'voksne' menn i dag allerede er noe nær et metningspunkt når det gjelder førerkortandel og -tilgang på bil, vil det ventelig skje en økning i bilbruk blant eldre kvinner.

Bil – av mindre interesse for ungdom, men mer bilavhengige barn

Nordiske studier har pekt på at mange *ungdommer* har et annet forhold til bil og bilbruk enn tidligere. Dagens ungdoms lavere tilbøyelighet til å ta førerkort vil kunne redusere bilbruken på lang sikt. Det er også påpekt at særlig storbyungdom

synes å se liten symbolverdi i det å ha førerkort og bil, men at de synes framfor alt å ha et pragmatisk syn på bilen (Nordbakke og Ruud 2005). Samtidig motsvarer denne tendensen den betydelig økte bilavhengigheten som *barn* i dag ser ut til å bli utsatt for. Selv om mer enn halvparten går eller sykler til skolen, blir de aller fleste kjørt til organiserte fritidsaktiviteter. Omtrent en firedel blir kjørt også til skolen. Barn har imidlertid et høyere aktivitetsnivå, de går, sykler og deltar mer i fritidsaktiviteter, når foreldrene ikke er daglige bilbrukere (Fyhri og Hjorthol 2006).

Suburbanisering med bil – reurbanisering uten

En økende del av befolkningen bor i byer og tettsteder. Ikke minst har tettstedsveksten dreid seg om vekst i forstedene, suburbant rundt de større byene. Hvordan urbaniseringen fortsetter - spredt eller konsentrert - vil ha betydning for bilbruk. I dagens bysamfunn ser vi tendenser til både en suburbanisering og en reurbanisering som når sentrumsnære lavstatusområder transformeres til attraktive bydeler estetisk så vel som sosialt. Disse to trendene gir uttrykk for eller resulterer i ulike livsstiler eller levemåter, der mobilitetsformene og bilbruken varierer svært mye – en suburbanisering med bil, en reurbanisering (langt på vei) uten.

Samspill mellom reiser og IKT – hva skjer?

Informasjons- og kommunikasjonsteknologi (IKT) påvirker en stadig større del av befolkningens aktiviteter. Spredningen av Internett i befolkningen har økt voldsomt i løpet av kort tid, fra 52 prosent i 2000 til 74 prosent i 2005 som har tilgang i hjemmet (SSB 2005). Samtidig har eie og bruk av mobiltelefon også økt, et kommunikasjonsmiddel som ser ut til å bety mindre planlegging og mer spontane aktiviteter i organisering av familiers hverdagsliv (Hjorthol et al 2005 og 2006). Både bilen og mobiltelefonen er i dag av vesentlig betydning for en smidig organisering av dagliglivet. Fjernarbeid, å arbeide på ”distanse”, e-handel, ulike former for informasjonsinnhenting og underholdning via Internett er ytterligere tema der fysisk og virtuell mobilitet kan ses i samspill.

Bil - mer for homo pragmaticus enn for homo ludens?

Tradisjonell transportforskning har gjerne sett biltransport innenfor en økonomisk-rasjonalistisk forståelsesramme basert på en modell av mennesket som en nyttemaksimerende 'economic man', *homo economicus*. Men bilbruken dreier seg ikke ganske enkelt om å komme fra A til B. Det dreier seg snarere om samfunnsdeltakelse, om å komme til og fra i den type aktiviteter som kreves for å være med i normalt sosialt liv (Shove 2002). Men bilbruk også må ses som sosiokulturelt fenomen, knyttet til livsstil og livsutfoldelse og reiseopplevelse. Bil og bilbrukens tvetydighet kommer til uttrykk gjennom så vel et instrumentelt som et ekspressivt aspekt. Bilens ekspressive aspekter appellerer til '*homo ludens*' – det lekende mennesket. På ulike måter har vi imidlertid pekt på at bilen kanskje har mistet noe av sin symbolske, statusgivende og meningsmettede betydning.

Bilen som velferdsgode er blitt tilgjengelig for langt flere og bilbruk er blitt demokratisert. Men den er i sin rent praktiske betydning, som et (av våre viktigste) hverdagsredskap, minst like dominerende som tidligere. Bilen er derfor framfor alt noe for '*homo pragmaticus*'.