

Aksept for transportpolitiske tiltak

Prediksjon og sammenhenger med demografiske, ressursmessige og holdningsbaserte variabler

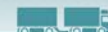
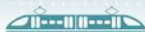
TØI rapport 1975/2023 • Forfattere: Lars Even Egner, Petter Christiansen, Susanne Nordbakke, Erik Bjørnson Lunke
• Oslo 2023 • 69 sider

- Formålet med prosjektet var å undersøke aksept for transportpolitiske tiltak, eksempelvis bompenger, og denne akseptens relasjon til demografiske og andre faktorer. Kunnskap om dette kan bidra til å bedre forutsi støtte og motstand for tiltak.
- Vi baserte oss på flere undersøkelser totalt 2105 respondenter hadde besvart. Respondentene er noe eldre, mannlige, bilbrukere, sentralboende og høyere utdannede enn landsgjennomsnittet.
- Undersøkelsen viser at det finnes generell støtte for å redusere privatbilbruk, men samtidig en motstand mot spesifikke tiltak for å oppnå dette.
- Analyser viser at politisk orientering, bilbruk og bostedsentralitet har en sterk sammenheng med aksept for bilpolitiske tiltak. Vi finner ingen statistisk sammenheng mellom aksept og kjønn, alder, parstatus, inntekt når partitilhørighet er kontrollert for, men finner sammenhenger med utdanning, foreldreansvar, antall biler, bilbruk og elbilhold. Miljøholdninger har en veldig sterk sammenheng med aksept.
- Rapporten gir et godt utgangspunkt for å kunne predikere aksept for, men for å finne årsakssammenhenger trengs mer omfattende forskning.

Dette prosjektets formål var å utforske hvordan aksept for transportpolitiske tiltak varierer i befolkningen, heretter «aksept». Dette gjelder både i forhold til demografiske variabler som alder, kjønn, utdanning og inntekt, samt mer subjektive variabler som politisk orientering og holdninger. Med bedre kunnskap om faktorer som er forbundet med motstand og aksept, vil dette til en viss grad være mulig å predikere. Dermed kan man innføre mer treffende transportpolitiske tiltak som får bredere støtte i befolkningen.

Rapporten baserer seg hovedsakelig på en spørreundersøkelse sendt ut i 2019 til 2105 respondenter. Undersøkelsen var en tilleggsundersøkelse til reisevaneundersøkelsen fra 2016-2018. Dette gjorde respondentene våre er noe eldre, mannsdominert, bildisponerende, sentralboende, og høyere utdannet enn landsgjennomsnittet. Respondentene tok stilling til flere restriktive bilpolitiske tiltak, og rapporterte om deres strukturelle betingelser, husholdningens kjennetegn, transportressurser, andre holdninger og verdier, samt reisevaner.

Deskriptive analyser av dataene viser at respondentene er generelt sett positivt innstilt til generelle utfallsmål, som at man bør redusere privatbilbruken i sentrum av byene. Samtidig er de markant mer negative til spesifikke tiltak, som å begrense parkeringsmuligheter. Det er



sterke sammenhenger mellom aksept på tvers av partitilhørighet, bilbruk og sentralitet. Jo mer venstreorientert partitilhørighet, sjeldnere bilbruk og mer sentralboende, jo større aksept. Når variablene kontrollerer for hverandre har partitilhørighet en større forklaringssevne enn bilbruk, som igjen har større forklaringssevne enn sentralitet.

Når man ser på aksept i helhet som en skala, finner vi ingen sammenhenger mellom aksept og kjønn, alder, parstatus eller inntekt når partitilhørighet er kontrollert for. Vi finner sammenhenger mellom aksept og utdanning, foreldreansvar, antall biler i husholdningen, bilbruk og elbilhold. I forhold til andre holdninger, finner vi sterke sammenhenger imellom aksept og hvor stor grad personen knytter identiteten sin til bil, miljø og klimaspørsmål, samt kjøreglede.

Analyse av mellomliggende variabler viser at omtrent all påvirkning på aksept går igjennom holdninger til miljøhensyn. Eksempelvis har utdanning en sterk sammenheng med aksept fordi utdanning har en effekt på miljøhensyn, som igjen har en effekt på aksept. Sammenhengen er såpass sterk at det å måle miljøhensyn er nesten som å måle aksept og vice versa. Analysen finner ikke at El-biltilgang har en meningsfull sammenheng med aksept når andre variabler er kontrollert for.

Støtte for generelle utfallsmål, men motstand mot spesifikke tiltak, kan gjøre det vanskelig å gå fra et politisk mål til konkrete grep. Å være for et utfall og imot tiltak for dette utfallet er ikke nødvendigvis et ulogisk standpunkt, men mer forskning trengs for å utforske dette. Samtidig kan det være at en mindre restriktiv bilpolitikk fører til mer bilbruk, som denne rapporten viser er assosiert med mindre aksept, som igjen kan føre til enda mindre restriktiv bilpolitikk. Det kan være enklere å innføre bilrestriktive tiltak i sentrale strøk med en høyt utdannet befolkning, men det må også presiseres at aksept påvirkes av mange andre faktorer som ikke tas høyde for i denne rapporten. Denne rapporten gir et godt utgangspunkt for å kunne predikere aksept for transportpolitiske tiltak, men videre spesialisert forskning trengs for å bedre forstå hvilke faktorer som er forbundet med, og fører til, aksept.