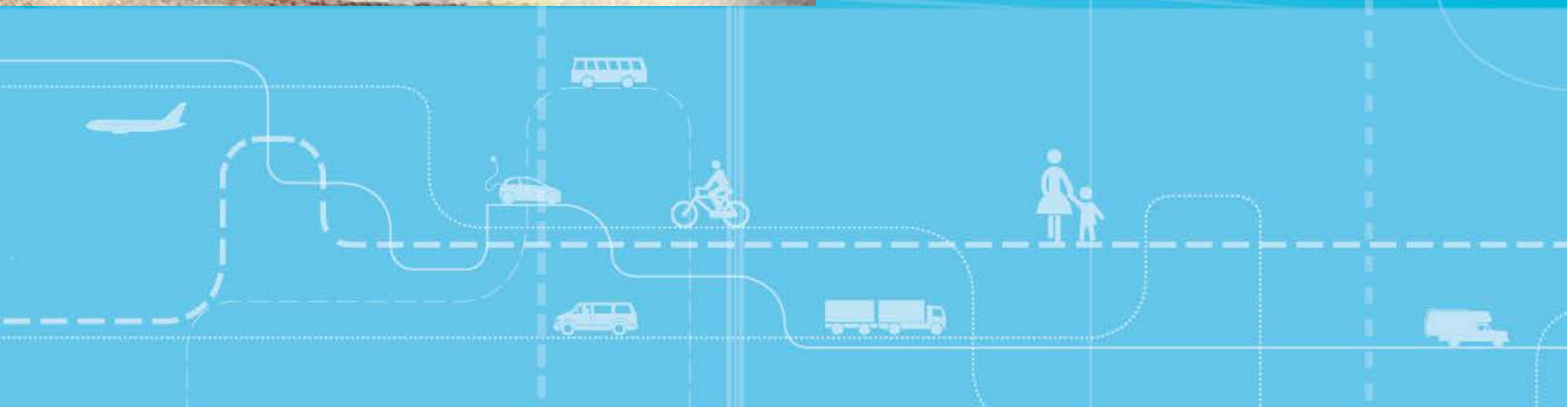


Bilbruk i hverdagslivet – et reelt valg eller en strukturell tvang?

Om begrunnelser for og holdninger til bilbruk



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

Om begrunnelser for og holdninger til bilbruk

Susanne T. Dale Nordbakke

Erik Bjørnson Lunke

Forsidebilde: Shutterstock.com

Transportøkonomisk institutt (TØI) har opphavsrett til hele rapporten og dens enkelte deler. Innholdet kan brukes som underlagsmateriale. Når rapporten siteres eller omtales, skal TØI oppgis som kilde med navn og rapportnummer. Rapporten kan ikke endres. Ved eventuell annen bruk må forhåndssamtykke fra TØI innhentes. For øvrig gjelder [åndsverklovens](#) bestemmelser.

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

Forfattere: Susanne Nordbakke og Erik Bjørnson Lunke
Dato: 03.2021
TØI-rapport: 1834/2021
Sider: 111
ISSN elektronisk: 2535-5104
ISBN elektronisk: 978-82-480-2367-8
Finansieringskilder: Samferdselsdepartementet, Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, Kystverket og Avinor

Prosjekt: 4610 Bilbruk
Prosjektleder: Susanne Nordbakke
Kvalitetsansvarlig: Frants Gundersen
Fagfelt: Reisevaner og mobilitet
Emneord: Bilbruk, transportmiddelbruk, holdninger, begrunnelser

Sammendrag:

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. Resultater fra analyser basert på en landsdekkende spørreundersøkelse om begrunnelser for transportmiddelvalg, holdninger til miljø, bil og transportpolitiske tiltak og transportmiddelbruk tyder 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 til en viss grad handler om egne valg og preferanser.

Title: Car use in daily life – a real choice or the only option?

Authors: Susanne Nordbakke og Erik Bjørnson Lunke
Date: 03.2021
TØI Report: 1834/2021
Pages: 111
ISSN: 2535-5104
ISBN Electronic: 978-82-48 2367-8
Financed by: Ministry of Transport and Communication, The Norwegian Public Roads Administration, Norwegian Railway Directorate, The Norwegian Coastal Administration and Avinor

Project: 4610 Bilbruk
Project Manager: Susanne Nordbakke
Quality Manager: Frants Gundersen
Research Area: Travel behaviour and mobility
Keyword(s): Car use, transport mode choice, attitudes

Summary:

Previous studies have shown that structural conditions - such as economy, time, distance, accessibility, parking opportunities and place of residence - are important for car use. In this study, we have investigated whether values, attitudes, activities / lifestyles and experiences also have an impact on whether one chooses a car or other means of transport in everyday life. Results from analyzes based on a nationwide survey suggest that for many the car is not just a result of "structural conditions" - ie that you have no choice but to use a car - but that it is also pertain to one's own choices and preferences

Language of report: Norwegian

*Transportøkonomisk Institutt
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo
Telefon 22 57 38 00 - www.toi.no*

*Institute of Transport Economics
Gaustadalleen 21, N-0349 Oslo, Norway
Telephone +47 22 57 38 00 - www.toi.no*

Forord

For å kunne iverksette mer treffsikre tiltak for å nå nullvekstmålet, dvs. at all vekst i persontransport skal tas med kollektivtransport, sykling eller gange, og for å motvirke uønskede virkninger av transportpolitiske tiltak, har myndighetene et behov for mer kunnskap om befolkningens begrunnelser for sine transportmiddelvalg, og særlig om befolkningens begrunnelser for bilbruk og bilbruksvaner og om hvordan disse eventuelt varierer mellom ulike befolkningsgrupper og kontekster. Transportøkonomisk institutt har på oppdrag for Samferdselsdepartementet, Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, Kystverket og Avinor gjennomført en studie for å få mer kunnskap om dette. Kontaktperson har vært Guro Berge, tidligere Statens vegvesen, nå Viken fylkeskommune og Christine Presterud i Jernbanedirektoratet. Vi takker for gode innspill til undersøkelsen fra alle etater og for et godt samarbeid. Rapporten er skrevet av Susanne T. Dale Nordbakke og Erik Bjørnson Lunke, med førstnevnte som prosjektleder. Sekretær Trude Rømming har hatt ansvaret for den endelige tekstbehandlingen av rapporten.

Oslo, februar 2021

Transportøkonomisk institutt

Bjørne Grimsrud
Direktør

Frants Gundersen
Andelingsleder

Innhold

Sammendrag

1	Innledning	1
1.1	Bakgrunn.....	1
1.2	Formål og problemstillinger.....	1
1.3	Rapportstruktur	2
2	Teori	3
2.1	Teoretisk rammeverk – et utgangspunkt	3
2.2	Tidligere forskning	6
3	Metode	10
3.1	Data	10
3.2	Analyser.....	12
4	Ungdom og førerkort	14
4.1	Innehav og finansiering av førerkortet.....	14
4.2	Årsaker til å ha førerkort	14
4.3	Årsaker til <i>ikke</i> å ta førerkort.....	15
5	Transportmiddelbruk	18
5.1	Konstruksjon av transportprofiler.....	18
5.2	Sosiodemografiske og -økonomiske kjennetegn.....	19
6	Transportprofiler og aktiviteter	23
7	Bruk av bil og holdninger til bil	26
7.1	Bilen som symbol	27
7.2	Interesse for bil	28
7.3	Liker å kjøre bil	28
7.4	Bruker nesten alltid bil (og ikke kollektivtransport)	29
7.5	Foretrekker utslippsfrie biler	30
7.6	Bil med barn.....	31
8	Bruk av bil og holdninger til miljø	32
8.1	Interesse for miljø og miljøvern	32
8.2	Miljøvennlig adferd på andre områder enn transport	33
8.3	Andre spørsmål om miljø.....	34
9	Bruk av bil og holdninger til andre samfunnsspørsmål	36
9.1	Positiv til bilrestriksjoner.....	36
9.2	Positiv til sykkeltiltak.....	37
9.3	Lavere bompengekostnader for personer med lav inntekt	38
9.4	Øvrige holdninger til samfunnsspørsmål.....	39
10	Holdninger, aktiviteter og transportmiddelbruk	41
10.1	Identifisering av de viktigste forskjellene.....	41
10.2	Transportmiddelbruk og aktiviteter i «holdningsrommet».....	45

10.3	Sosiodemografiske kjennetegn, individuelle ressurser og kontekstuelle forhold i «holdningsrommet»	47
10.4	Oppsummering.....	50
11	Årsaker til bilbruk og kollektivtransport til jobb – hva forklarer bilbruk på arbeidsreisen?	52
11.1	Årsaker til bilbruk.....	53
11.2	Årsaker til ikke å reise kollektivt	55
11.3	Årsaker til kollektivbruk.....	58
11.4	Sammenhengen mellom personlige egenskaper, bosted og årsaker til bilbruk	59
12	Endringer over tid	62
12.1	Holdninger til bil, miljø og samfunn	62
13	Konklusjoner og diskusjon.....	65
14	Referanser.....	70
Vedlegg	75
	Vedlegg 1: Transportprofiler	75
	Vedlegg 2: Holdningsdimensjoner.....	77
	Vedlegg 3: Regresjonsmodell bil på arbeidsreisen.....	79
	Vedlegg 4 Endringer i transportmiddelbruk	80
	Vedlegg 5 Korrespondanseanalyse – resultattabeller og grafer	81
	Vedlegg 6 Spørreskjema	86

Sammendrag

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

TØI rapport 1834/ 2021

Forfattere: Susanne Nordbakke og Erik Bjørnson

Lunke Oslo 2021 111 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 intervjuselskapet 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 samfunnsproblemer). 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.

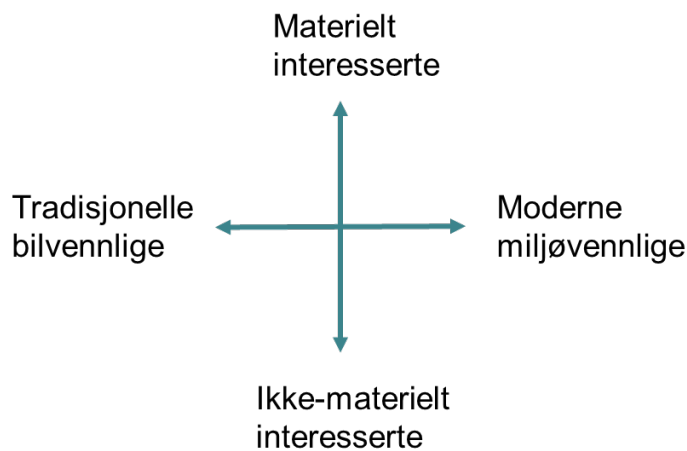
En annen holdningsdimensjon som er identifisert, går på holdninger til delingsøkonomi, basert på spørsmål om hvor positiv man er til å bruke tre typer deleordninger: Bildeling, by- og bygdesykkelloordninger, og Airbnb. De aller fleste av respondentene er positive til deleøkonomi og deleordninger, men 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 deordning 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.

1 Innledning

1.1 Bakgrunn

Flere land har observert en stagnering og til og med en reduksjon i bilbruk siden 1990-tallet, som i Storbritannia, Frankrike, Tyskland, Nederland og USA (se Goodwin og Dander 2013, Kuhnimhof m fl 2013, Metz 2013, Waard m fl 2013). Noen hevder på bakgrunn av dette at bilbruken har nådd sitt metningspunkt («The peak car») (Goodwin og Dander 2013, Metz 2013). Det er lite som tyder på at bilbruken har stagnert eller blitt redusert i Norge. Antallet personbiler på norske veier har økt betraktelig de siste 30 årene, mens bilbelegget har gått ned (SSB 2017, TØI 2014). De siste ti årene har det også vært en økning i antall reiser med bil som fører (Nordbakke, Sagberg og Gregersen 2016), og bilandelen som fører på daglige reiser har økt fra 50 prosent i 1992 til 55 prosent i 2013/14 (TØI 2014). I tillegg viser nyere framskrivinger at bilandelen kommer til å øke mot 2050, spesielt på reiser over 7 mil (Madslie m fl 2019a, Madslie m fl 2019b). Framskrivningene forutsetter at det skal være like billig å kjøre elbil i 2050 og at det kun vil være bompenger i byene.

Også når man ser på førerkortutviklingen, kan man regne med at bilbruken ikke vil avta med det første. I mange år ble det observert en nedgang i førerkortandelen blant ungdom (18-24 år). Siden 2006 har førerkortandelen blant ungdom vært stabil, men det er også tegn at førerkortandelen blant ungdom har økt de siste par årene (Nordbakke, Sagberg og Gregersen 2016). Nye «renere» biler (elbiler og hybridbiler) vil kanskje gjøre bilen mer legitim som fremkomstmiddel i et miljø- og klimaperspektiv. «Renere» biler vil imidlertid ikke nødvendigvis løse andre problemer som kjøproblematikk og byspredning. Annen ny teknologi og innovasjoner som bildeling, kan også bidra til at tilgjengeligheten til bil kan øke fremover.

For å kunne iverksette mer treffsikre tiltak for å nå nullvekstmålet, dvs. at all vekst i persontransport skal tas med kollektivtransport, sykling eller gange samt mer effektiv arealbruk (Regjeringen 2020a), har myndighetene et behov for mer kunnskap om befolkningens begrunnelser for sine transportmiddelvalg, og særlig om befolkningens begrunnelser for bilbruk og bilbruksvaner og om hvordan disse eventuelt varierer mellom ulike befolkningsgrupper og kontekster. Slik kunnskap er også viktig for å motvirke uønskede virkninger av transportpolitiske tiltak,

1.2 Formål og problemstillinger

Formålet med undersøkelsen er 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 samfunnsspørsmål?
 - 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?

1.3 Rapportstruktur

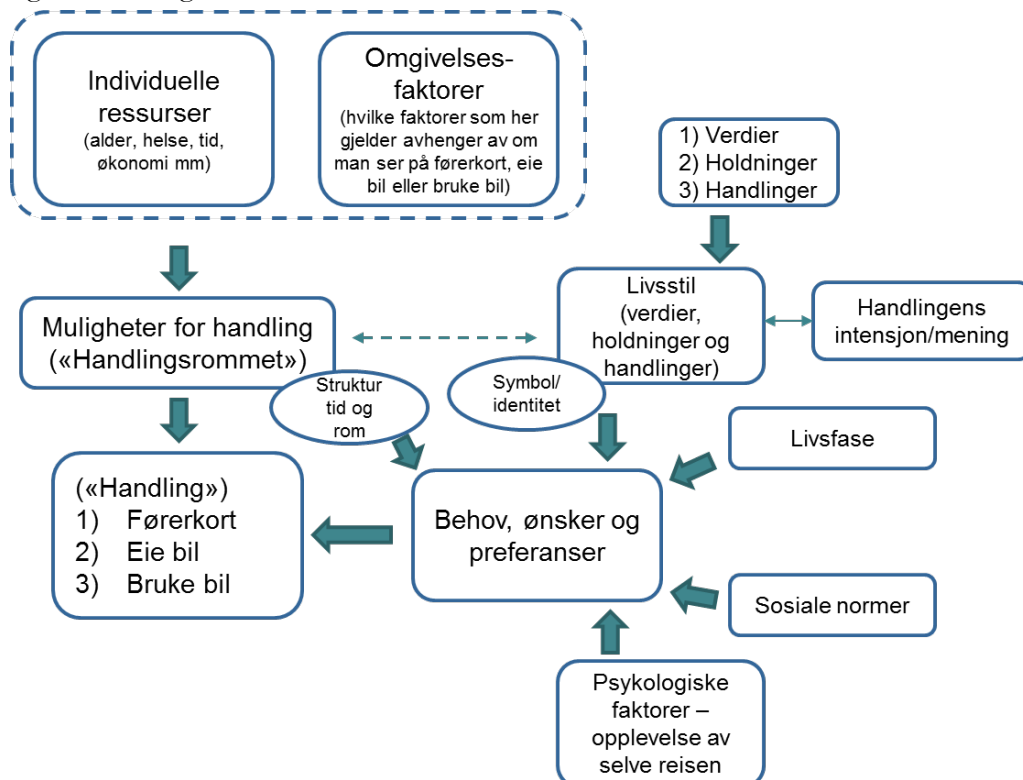
I dette innledningskapittelet har vi beskrevet bakgrunn, formål og problemstillinger i prosjektet. I kapittel 2 redegjør vi for det teoretiske utgangspunktet for prosjektet og hvilke kunnskapshull prosjektet skal bidra til å fylle. I kapittel 3 redegjør vi for datainnsamling og andre datakilder, samt hvilke analyseteknikker som er benyttet i analysene. Analyser av hva som er begrunnelser for hhv å ta førerkort og ikke ta førerkort samt endringer over tid i slike begrunnelser, rapporteres i kapittel 4. Analyser av hva som skiller personer med ulik transportprofil – dvs. ulike kombinasjoner av transportmidler i løpet av en uke – blir redegjort for i kapittel 5. I kapittel 6 rapporteres analyser av sammenhengen mellom bilbruk og holdninger til bil, mens det i kapittel 7 rapporteres om analyser av sammenhengen mellom bruk av bil og holdninger til miljø. Kapittel 8 redegjør for analyser av sammenhengen mellom bilbruk og holdninger til andre samfunnsspørsmål. I kapittel 9 redegjøres det for resultater av analyser av hva som er de viktigste selvrapporterte årsakene til bilbruk og hva som kan forklare bilbruk på arbeidsreisen, også når man tar hensyn til ulike strukturelle og kontekstuelle betingelser for bilbruk. I kapittel 10 redegjøres det for analyser der man ser alle spørsmålene i sammenhengen (transportadferd, transportprofil, holdninger og aktivitetsnivå). Og endelig, i kapittel 11 rapporteres det om resultater av analyser som ser på endringer i holdninger til bil og miljø i løpet av de siste 22 årene. Til slutt drøftes resultatene og konklusjoner blir gjort i kapittel 12.

2 Teori

2.1 Teoretisk rammeverk – et utgangspunkt

Bilbruk vil her sees på som et resultat av en tretrinns-prosess; 1) Valget mellom å ta førerkort eller ikke; 2) Valget mellom å eie bil eller ikke; 3) Valget mellom å bruke bil i hverdagen eller ikke. Modellen skal også hjelpe oss til å forstå forskjeller i befolkningen både i deres ønsker, behov og motiver for bruk av bil.

For å forstå henholdsvis det å ta førerkort, gå til innkjøp av bil og det å bruke bil i hverdagen, vil vi ta utgangspunkt i sosiologien Jon Elsters handlingsteori (Elster 1989). Ifølge Elster vil valget om å foreta en bestemt *handling* (f eks ta førerkort, gå til innkjøp av bil, bruke bil i hverdagen) blant annet avhenge av hvor stort *handlingsrom* man har til å kunne gjennomføre en handling. Et individs handlingsrom blir her forstått som de muligheter man har for å velge en bestemt handling. Dette handlingsrommet blir definert av samspillet mellom en persons individuelle ressurser (f eks økonomi, utdanning, tid) egenskaper (f eks alder, helse) og omgivelsesfaktorer i tid og rom (f eks muligheter til å ta førerkort, muligheter til å bruke bil/parkeringsplasser) knyttet til en bestemt handling. Men det er ikke nødvendigvis et én til én forhold mellom et individs muligheter til å handle og det å gjennomføre en handling. Selv om man har god økonomi trenger man ikke nødvendigvis å gå til innkjøp av en bil. Hvilke preferanser, ønsker og behov man har spiller også inn, se figur 1.



Figur 1. En teoretisk modell for å forstå bilbruk i hverdagen: Faktorer som påvirker det å ta førerkort, å gå til innkjøp av bil og til slutt det å bruke bil i hverdagen.

Selv om handlingsrommet i noen tilfeller vil være lite, kan styrken i behovet og ønsket om en bestemt handling være førende på om man gjennomfører handlingen (Berge 1999). Hvilke behov, ønsker og preferanser man har for henholdsvis å ta førerkort, gå til innkjøp av bil og til slutt det å bruke bil i hverdagen vil avhenge av en rekke forhold. *Livsstil* kan være en viktig forklaring. Det finnes ulike definisjoner av livsstil i sosiologien, men felles for dem er at de beskriver ulike sosiale og kulturelle aspekter ved menneskers måte å leve på, og at livsstil ofte blir sett i sammenheng med det vi her har kalt «handlingsrommet» (og gjennom det, ulike posisjon- og maktforhold) (Veblen 1899, Simmel 1902, Weber 1922, Bourdieu 1984, Miguel 1990). Her vil vi definere livsstil som et sett av *verdier, holdninger og handlinger*. Innen sosialpsykologien og sosiologien er det en utbredt oppfatning om at verdier påvirker handlinger direkte eller indirekte gjennom holdninger (se f.eks. Rokeach 1973 eller Miguel 1999). Enkelte ganger blir verdier og holdninger brukt synonymt og om hverandre, men ofte blir verdier sett på som mer stabile enn holdninger, som i større grad gjenspeiler oppfatninger og meninger knyttet til bestemte objekt eller situasjoner (Rokeach 1973, Miguel 1999). Ulike mønstre av verdier, holdninger og handlinger gir seg utslag i ulike livsstiler. Livsstilen blir ofte reflektert utad gjennom smak og symboler, og gjennom tidene har bilen ofte blitt brukt som et statussymbol eller som en måte å vise gruppetilhørighet på (f.eks. subkultur blant ungdom). Videre gir livsstilen grunnlag for en visse typer interesser og aktiviteter som er lokalisert ulike steder, som igjen vil gi seg utslag i hvilket behov man har – for eksempel for førerkort, det å eie og bruke bil. Livsstilen kan forandre seg ettersom man trer inn i nye *livsfaser*, når for eksempel barn kommer inn i bildet og/eller endringer i bosted. Denne typen *livsbendelser* kan initiere behov for bilbasert mobilitet og transportbehov, eller de kan gi mulighet for å bytte til kollektiv, sykkel og gange (Clark, et al. 2014; Lanzendorf 2010; Sattlegger and Rau 2016). Dette kan gi grunnlag for endringer i behov for å bruke bil i hverdagen (og dermed også behovet for førerkort og det å eie bil), for eksempel at man må kjøre andre eller at bor lenger fra arbeidet sitt enn tidligere. Fra litteraturen vet vi at geografisk plassering i rommet av bosted, arbeidssted og ulike hverdagslige aktiviteter («struktur») har stor betydning for om man velger å bruke bil i hverdagen eller ikke (Norheim og Stangeby 1999, Engebretsen og Christiansen 2011, Christiansen m fl 2015).

Sosiale normer, dvs. visse implisitte regler for atferd i sosiale grupper (Elster 1989) har i mange sammenhenger vist seg å ha stor betydning for reisevaner og også mulighetene for å endre disse (Bamberg, et al. 2007; Farrow, et al. 2017; Kroesen 2015). De *sosiale relasjoner og nettverk* som folk inngår i har i svært mange tilfeller betydning for utvikling av verdier, normer og holdninger. Ulike dimensjoner og kvaliteter ved folks sosiale nettverk har vist seg å ha vesentlig betydning for reiseatferd og transportmiddelvalg (Axhausen 2005; Kim, et al. 2018). En vurdering av folks sosiale nettverk vil derfor i mange tilfeller være viktig for å forklare beslutninger om å anskaffe førerkort, kjøpe bil, eller å forsøke å klare seg uten. Samtidig er det slik at tilgang på bil (og generelle mobilitetsevner) i seg selv vil kunne ha betydning for folks muligheter for å etablere eller opprettholde sosiale relasjoner. Disse forholdene er i liten grad undersøkt med grunnlag i norske data.

I sosiologien skiller man mellom ulike typer handlinger etter hvilken intensjon eller mening som ligger bak (Weber 1922 i Berge 1997: 56):

- 1) Tradisjonelle handlinger, utføres fordi de er blitt utført tidligere. Typisk for vaner, som er en atferd som repeteres, uten en grundig beslutningsprosess
- 2) Følelsesmessige handlinger, utføres fordi de uttrykker følelser, eller gjøres i affekt.
- 3) Instrumentelle handlinger er handlinger hvor aktøren vurderes midlene for å nå et mål og nytten av å nå selve målet.

- 4) Verdirasjonelle handlinger er handlinger hvor aktøren ser på konsekvensen av en handling som et mål i seg selv.

Disse handlingstypene er spesielt viktig å ta i betraktning når man prøver å forstå bilbruk i hverdagen. Det er f.eks. grunn til å tro at mye av bilkjøringen vil være vanebestemt. I tillegg kommer at hvordan reisen oppleves når det gjelder trygghet, komfort, mestring (som sjåfør) og nytelse (fart!) med ulike transportmidler, kan ha stor betydning hvilke transportmidler man benytter seg av i hverdagen (Brechan 2006, Berge og Vaa 2003, Bjørnskau 2004). Ulike typer fobier som igjen medfører angst for tunneler, broer, bilreiser, folkemengder og flyreiser, kan også ha betydning for reisemiddelvalg (Brechan 2006, American Psychiatric Association 2000).

Innen forbruksforskning, snakker man gjerne om kulturelle forestillinger om et produkt og et produkts symbolske dimensjon (Wilke 1990, Levy 1959). Det finnes en rekke *kulturelle forestillinger* om bil, dvs. hva den symboliserer av identitet, livsstil og kulturell og økonomisk tilhørighet. Bilen kan dermed brukes av enkeltindivider som et symbol på et uttrykk de gjerne vil formidle til omverdenen, både gjennom bilen i seg selv (bilmerke/bilmodell/energikilde) og gjennom selve bruken av den. *Bilen som symbol* kan dermed trolig også bidra til å forklare bilbruk. Det er grunn til å tro at det er en sammenheng mellom faktisk bilbruk, intensjon/motivasjon for bilbruk, opplevelse av reisen, egne forestillinger om bil (symbol/identitet), sosiale normer, sosiale nettverk, livsfase og livsstil.

Bilbruk, mobilitet og velferdseffekter

I dagens samfunn regnes bilen som et velferdsgode, et gode som gir individer mulighet til å delta på ulike «aktivitetsarenaer» som igjen gir velferd, i form av nye ressurser, f.eks. gjennom deltakelse i arbeidslivet (Coleman 1991, Ringen 1973). Ofte vil handlingsrommet har stor betydning for hvilke muligheter man har til å ta førerkort og å gå til innkjøp av bil og dermed også muligheten for å bruke bil i hverdagen. Det er grunn til å tro at det er systematiske forskjeller i befolkningen etter i hvilken grad de har mulighet til å ta førerkort/eie bil eller ikke. I hvilken grad det å ikke eie bil gir dårligere mulighet til å delta på ulike aktivitetsarealer, vet vi mindre om. Forskning blant eldre har imidlertid vist at førerkort og tilgang til bil i husholdet gir økt sannsynlighet for at man får gjort de aktivitetene man ønsker å gjennomføre i løpet av en uke (Nordbakke og Schwanen 2015). En studie av sosiale forskjeller i mobilitet blant yrkesaktive barneforeldre basert på RVU, finner at det er lite som tyder på at det er forskjeller blant barnefamilier i muligheten til å velge sin mobilitet (Nordbakke 2017). Studien finner imidlertid at lang reisetid har sammenheng med dårligere tilgang til bil, men også en mer aktiv (transport) livsstil og høyere utdanning. Det er derfor vanskelig å si om lang reisetid blant noen familier er et resultat av et valg man har gjort eller forskjeller i preferanser. Det er ikke sikkert bilbruk bare er et velferdsgode, det kan også tenkes at noen ikke har mange andre valg enn å kjøre bil og at dette ikke oppleves som positivt for egen velferd og livskvalitet. Slike spørsmål er viktig å ta i betraktning når man skal vurdere effekter av transportpolitiske tiltak og for hvordan myndigheten bør målrette disse mot ulike befolkningsgrupper. Fra tidligere forskning vet vi f.eks. at reiseutgiftsfradraget ved skattelikningen utjevner forskjellene mellom høy- og lav-inntektsområder, og at å fjerne dette fradraget vil ha uheldige fordelingseffekter (Steinsland, Østli og Fridstrøm 2016).

2.2 Tidligere forskning

I transportforskningen blir mobilitet – eller fysiske reiser mellom geografiske områder – gjerne forstått som et avledet behov av individers behov for å delta i ulike aktiviteter med ulik geografisk plassering (se f.eks. Jones et al 1990, Mokhtarian and Salomon 2001). Mobilitet kan også være et mål i seg selv, som påpekt av Mokhtarian og Salomon (2001) når selve reisen er en aktivitet i seg selv, som f.eks. å dra på en kjøretur uten en bestemt destinasjon eller å dra på joggetur i nabolaget. Denne måten å forstå mobilitet på – ut ifra folks behov for aktiviteter utenfor hjemmet – brøt med den tidligere forskningen som først og fremst forsto reise ut ifra et nytteperspektiv der individet vil velge den reisen og reisemåten som gir høyest nytteverdi (i kostnader og tid).

De nasjonale reisevaneundersøkelsene (RVU) er bygd på forståelsen av mobilitet som et avledet behov. Mer spesifikt er RVU bygget opp etter teorien til svenske tidsgeografen Thorsten Hägerstrand (1970) hvor reisevaner og transportmiddelvalg blir forstått ut i fra ulike begrensninger i tid og rom, noe som også gir mulighet til å studere forskjeller i folks begrensninger i tid og rom og også i deres muligheter for transport når det gjelder individuelle transportressurser, muligheter for å bruke kollektivtransport, parkeringstilbud med mer. De fleste av studiene av folks reisevaner og transportmiddelvalg i Norge er basert på disse undersøkelsene. Ulempen ved å bruke RVU som grunnlag for slike analyser er at vi i liten grad får kunnskap om folks subjektive vurderinger og begrunnelser for sine valg i hverdagen.

Individuelle ressurser og egenskaper og omgivelsesfaktorer (dvs. faktorer som påvirker «handlingsrommet»)

Fra tidligere studier basert på RVU vet vi en god del av hvordan transportressurser (som førerkort, tilgang til bil, inntekt), livsfase, bosted, arbeidssted, avstand til ulike aktiviteter, kvalitet på kollektivtilbudet, reisetidsforhold mellom bil/kollektivtransport og parkeringsmuligheter påvirker bilbruk og transportmiddelvalg (se blant annet Nordbakke 2002, Vågane 2006, Nordbakke og Vågane 2007, Engebretsen og Christiansen 2011, Julsrud 2012, Christiansen m fl 2015, Nordbakke 2017, Engebretsen 2021). Disse studiene forteller oss noe om hvilke objektive og *strukturelle forhold*, dvs. forhold som er mer eller mindre gitt (kan også være et resultat av et valg tilbake i tid), som påvirker folks transportmiddelvalg og bilbruk.

Veldig få kvantitative studier i Norge, med noen unntak, har forsøkt å gå bak de strukturelle forholdene og forstå transportmiddelbruk og bilbruk ut i fra individenes eget subjektive ståsted – deres begrunnelser og deres mer eller mindre aktive valg (i varierende grad) hva gjelder transportmiddelbruk.

Holdninger og handlinger

Hjorthol og Berge (1997) undersøker sammenhengene mellom miljøvennlig transportadferd (gange, sykling, kollektivtransport) og henholdsvis holdninger til transport og miljø og miljøvennlig praksis på andre felt i Oslo og Kristiansand (120 personlige intervjuer). De finner at det er en sammenheng mellom holdninger til transportpolitiske tiltak, verdier/politisk tilhørighet, kunnskap om konsekvenser og transportpraksis, men at sammenhengen mellom holdninger til transportpolitiske tiltak og transportpraksis er svak. De finner ingen sammenheng mellom transportadferd og miljøpraksis på andre områder, noe som de blant annet mener kan forklares med at transportpraksis ofte er strukturelt betinget og at det ikke alltid er like lett å styre sin adferd etter de holdninger man har. At bilbruk i liten grad blir oppfattet som et miljøproblem og at man dermed i liten grad gjør

forsøk på å redusere omfanget av sin egen bilbruk, er en annen hypotese som blir lagt frem (Hjørhol og Berge 1997).

I en studie blant 2000 ungdom i alderen 13 til 20 år i Oslo, finner Lodden (1998) en positiv sammenheng (blant de med førerkort og tilgang til bil), mellom det å bruke bil relativt mye og mindre opptatthet av kollektivtransport og miljø enn de som bruker bil relativt lite (sjelden eller aldri). Lodden (1998) påpeker at en slik sammenheng ikke nødvendigvis tilsier at holdninger påvirker handlinger fordi det ifølge teorien om kognitiv dissonans er rimelig å anta at holdninger blir tilpasset handlinger. Hun konkluderer med at man dermed ikke kan vite hvilken retning årsakssammenheng går i.

En studie som undersøker holdninger til kollektivtransport blant reisende i Oslo og Bergen og fant at de som i stor grad benyttet mobil kommunikasjonsteknologi underveis stilte andre krav til kollektivtilbudet (Julsrud and Denstadli 2017). Denne gruppen, som hadde sterk en overvekt av yngre reisende, hadde holdninger som tilsa et ønske om å reise kollektivt, men ønsket å benytte reisetiden på andre måter enn de øvrige. Dette indikerer at bruk av ny teknologi kan påvirke holdninger til transportmidler og tidsbruken underveis.

Livsstil

Både i Norge og i den internasjonale litteraturen er folks verdier, holdninger, livsstil og vaner ofte neglisjert i studier av transportmiddelvalg, med noen unntak. Guro Berge var den første som brakte inn et slikt perspektiv i den norske mobilitetsforskningen på 90-tallet (Røe 2001). Berge har i flere studier undersøkt transportmiddelvalg ut i fra et livsstilsperspektiv, både kvalitativt og kvantitativt. Avhengig av hva slags data hun har tilgjengelig, analyser hun livsstil på tre ulike nivå: verdinivå, holdningsnivå og handlingsnivå. I den første studien til Berge på dette temaet, som hun gjennomfører sammen med kollega Turid Nondal, brukte de data fra Gallup Kompass 1993, som var en stor panelundersøkelse (Berge og Nondal 1994a). Undersøkelsen besto av en rekke holdnings- og adferdsspørsmål, men i 1993 ble det også lagt til en del spørsmål om verdier, holdninger og adferd knyttet til reisevaner. Ved bruk av induktive analyseteknikker finner hun frem til to hoveddimensjoner i folks forhold til transportmidler – hva gjelder holdninger og adferd: Bilvennlige–kollektivvennlige og moderne–tradisjonelle. Mens «de bilvennlige» har få barrierer for bruk av bil, har «de kollektivvennlige» få barrierer for bruk av kollektivtransport. «De moderne» bruker kollektivtransport, sykler eller går like gjerne som å bruke bil. De er stort sett unge og har i liten grad gjort seg opp en mening om de er «bilvennlige» eller «kollektivvennlige», men de er miljøbevisste og for restriksjoner på bil. «De tradisjonelle» er eldre, bruker både bil og kollektivtransport, men er mindre mottakelige for formaninger om ikke å bruke bil av miljøhensyn, og mener at deres bilkjøring ikke forurenser og at det er nok miljøtiltak som det er. Basert på disse hoveddimensjonene identifiserer Berge fire idealtyper av folk etter hvordan de forholder seg til transportmidler, miljøhensyn og bilrestriksjoner: 1) De moderne bilvennlige, 2) De moderne kollektivvennlige, 3) De tradisjonelle bilvennlige og 4) De tradisjonelle kollektivvennlige. Berge og Nondal påpeker at utvalget deres er for lite (N=358) til å si noe om hvordan man kan skreddersy transportpolitiske tiltak til de ulike idealtypene og evaluere hvilken effekt slike tiltak kan ha. I tillegg er utvalget begrenset til personer med bil i husholdet som også har førerkort, noe som begrenser muligheten til å forstå hvorfor noen bruker bil og andre ikke.

I en senere studie bruker Berge hele datamaterialet fra Gallup Kompass fra 1994 (N=13 417 personer over 13 år) for å undersøke sammenhengen mellom livsstil, transportmiddelbruk og holdninger til miljø og bil (Berge 1996). De transportrelaterte holdningsspørsmålene er mer begrenset sammenliknet med den tidligere undersøkelsen (Berge og Nondal 1994), men inneholder til gjengjeld data om transportmiddelbruk i løpet

av en uke og alle personer uavhengig av om de har bil eller ikke i husholdet. I motsetning til RVU data som kartlegger kun transportmiddelbruk i løpet av en dag, gir data om transportmiddelbruk i løpet av en uke større grunnlag for å si noe om en persons transportvaner og hvordan en person dermed kombinerer ulike typer transportmidler i løpet av et gitt tidsrom («transportprofil»). I denne studien viser Berge (1996) hvordan «transportprofil» i løpet av en uke samt holdninger til transport varierer mellom de ni livsstilsgruppene i Gallup Kompass, som er identifisert basert på en rekke generelle verdi, holdnings- og adferdspørsmål (ikke knyttet til transport). Berge (1996) innvender at livsstilsmodellen (og de tilhørende livsstilsgruppene) i Gallup Kompass som hun har benyttet seg av, er for generell for å kunne utvikle målrettede transportpolitiske tiltak og at det er behov for en livsstilsmodell som i større grad er basert på reisevanerrelaterte holdnings- og adferdsdata for å kunne utvikle slike tiltak rettet mot ulike livsstilsgrupper. I en senere studie (Berge 1997), basert på Gallup Kompass fra 1996, har hun fått inkludert transportrelaterte holdnings- og adferdspørsmål i spørreundersøkelsen. I denne finner hun en systematisk sammenheng mellom ulike måter å forholde seg til bilbruk («Bilkjøring som verdirasjonell handling», «Bilkjøring som instrumental handling», «Bilkjøring som tradisjonell handling», og «Bilkjøring som følelseshandling») og de ulike livsstilsorienteringene i Gallup Kompass' livsstilsmodell. Videre finner hun at de som er mer «felleskapsorientert» generelt i større grad anser bilkjøring som et sosial dilemma, dvs. en vurdering av man skal bruke bilen til en aktivitet fordi det er best for en selv eller om man skal la være av hensyn til fellesskapet, enn de som i større grad er mer «individorienterte» generelt (Berge 1997).

Det er ikke blitt gjort så grundige analyser i Norge av sammenhengen mellom livsstil/transportrelatert livsstil, bilbruk og transportmiddelvalg siden Berge sin undersøkelse i 1997. Et par senere undersøkelser har benyttet et tilnærmet perspektiv, men har ikke hatt så gode data. Nordbakke (2002) gjennomførte en undersøkelse av sammenhengen mellom transportprofil (hvilke kombinasjoner av transportmidler man bruker i løpet av en uke), «aktivitetsprofil» (kombinasjoner av ulike typer aktiviteter i løpet av en uke) og miljø- og forbruksorientering. Også i denne undersøkelsen ble det identifisert ulike livsstilsegmenter, men miljø- og forbruksspørsmålene var av en generell karakter. Julsrud (2012, 2013) identifiserer ulike mobilitetstypologier basert på ulike handlingsvariabler (transportmiddelbruk, reiselengde, reiseformål) og bakgrunnsvariabler (sosio-demografi, transportressurser mm).

Bil som symbol og identitetsmarkør

Det finnes en rekke studier, både i Norge og internasjonalt, av hvordan bilen brukes som et symbol på identitet, status, livsstil og subkulturell tilhørighet (Berge 1994b, Bjurström 1995, Carrabine og Longhurst 2002). Disse studiene er primært av kvalitativ karakter. Det er behov for å inkludere slike spørsmål også i kvantitative undersøkelser for å øke forståelsen for det å eie og bruke bil.

Psykologiske faktorer

Inge Brechan (2006) har studert hvilke teorier innen psykologien som er blitt brukt for å forstå reisemiddelvalg. Den vanligste er teorien om planlagt adferd. Andre teorier som er benyttet er teori om målrettet adferd, teori om vaner, teori om holdninger og handlinger, teorier om personlige verdier og teorier om emosjoner. Det kan være flytende overganger mellom psykologisk teori og sosiologisk teori. Flere studier har sett på opplevelse av trygghet ved selve reisen med et eller flere transportmidler (Bjørnskau 2004, Stangeby og Nøssum 2004). Det finnes også en rekke studier av hvordan utforming av veier, sykkelfelt

og gangfelt kan påvirke opplevelse av trygghet på reisen med ulike transportmidler (Storesund Hesjevoll og Ingebrigtsen 2016, Høye m. fl 2015, Flügel m. fl 2010). I tillegg kommer opplevelsen av selve bilkjøringen (Berge og Vaa 2003). Det er imidlertid få, om noen, norske kvantitative studier som kombinerer både psykologiske innfallsvinkler med andre innfallsvinkler for å forstå transportmiddelbruk/bilbruk.

Oppsummering

Det er et behov for mer kunnskap om folks subjektive begrunnelser for eie/bruke bil og transportmiddelvalg som kan generaliseres, som dekker både økonomiske, praktiske, geografiske, kulturelle, livsstilsmessige og psykologiske faktorer og om hvordan slike begrunnelser varierer mellom ulike befolkningsgrupper og kontekster. Dette prosjektet vil bidra til å dekke noen av kunnskapshullene i litteraturen.

3 Metode

3.1 Data

3.1.1 Spørreskjema og innsamling

Spørreskjemaet som er brukt i dette prosjektet består av en rekke holdningsspørsmål. Spørsmålene er stilt ved at respondentene er bedt om å ta stilling til hvor enige eller uenige de er i ulike påstander. Dette har de besvart på en femtrinns skala: *Helt uenig, ganske uenig, verken enig eller uenig, ganske enig og helt enig*. I tillegg var det mulig å svare *vet ikke/ikke aktuelt*. Vi stilte slike spørsmål innenfor flere ulike kategorier:

- Bilhold og bilbruk
- Kollektivtransport
- Transportpolitiske tiltak
- Miljø og transport
- Arbeidsliv og andre samfunnsforhold

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, noen spørsmål knyttet til reisevaner og transportmiddelbruk. Spørreskjemaet er å finne i sin helhet i vedlegg 6.

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.

I de nasjonale reisevaneundersøkelsene, er unge som regel underrepresentert (Hjørhol med flere 2014). Slik var det også i utvalget som var blitt rekruttert via RVU. Spesielt var aldersgruppen 18-30 år klart underrepresentert i vårt utvalg. Derfor valgte vi å gjennomføre en tilleggsundersøkelse blant denne aldersgruppen. Utvalget til tilleggsundersøkelsen ble trukket fra intervjuselskapet panel. Utvalget fra tilleggsundersøkelsen som brukes i denne rapporten består av 335 personer. Ved å hente inn disse, blir andelen i aldersgruppen 18-30 år omtrent like stor som andelen denne aldersgruppen utgjør i befolkningen som helhet. Til sammen består dermed analysegrunnlaget vårt av 2 440 personer, fordelt etter alder og utvalg som vist i tabell 3.1.

Tabell 3.1. Det totale utvalget fordelt etter rekrutteringsgrunnlag og alder. N=2440

	RVU-utvalg	Tilleggsutvalg
18-24	72	202
25-30	124	133
31-34	137	
35-44	375	
45-54	465	
55-67	580	
68+	352	

Innsamlingen av RVU-utvalget ble gjennomført i mai 2019, mens tilleggsutvalget ble samlet inn i august og september 2019. Undersøkelsen ble sendt ut på epost til alle respondenter. For RVU-utvalget ble programvaren QuenchTec Survey Design brukt for å utarbeide spørreskjema og samle inn svar. For tilleggsutvalget sto Norsk Gallup/Kantar for utarbeidelse og datainnsamling. Det samme spørreskjemaet – med noen mindre modifiseringer – ble brukt i begge utvalgene, og dataene ble slått senere slått sammen til ett datasett.

3.1.2 Utvalg

Tabell 3.2. viser hvordan den aldersmessige fordelingen er i vårt utvalg sammenliknet med det som gjelder for hele befolkningen per 31. desember 2018 (SSB 2019). Tabellen viser at vi har oppnådd en god aldersmessige fordeling i vårt utvalg.

Tabell 3.2 Aldersmessig fordeling i vårt utvalg og i befolkningen.

	Antall	Prosentfordeling	Prosentfordeling hele landet (SSB)
18-24	274	0,11	0,11
25-30	257	0,11	0,11
31-34	137	0,06	0,09
35-44	375	0,15	0,17
45-54	465	0,19	0,18
55-67	580	0,24	0,19
68+	352	0,14	0,16
Sum	2 440	100	100

3.1.3 Overvekt av personer med førerkort

Vi finner at det er en overrepresentasjon av personer med førerkort i RVU-utvalget, sammenliknet med RVU 2013/2014, som vist i tabell. 3.3.

Tabell 3.3. Førerkorttilgang i de de ulike utvalgene. Prosent.

	Hele befolkningen		18-30 år	
	RVU-utvalg	RVU 2013/14	Tilleggsutvalg*	RVU 2013/14
Ja	98	84	81	80
Nei	2	16	13	20
Nei, er i ferd med å ta det			6	
N=	2105	60764	742	12080

*Her vises hele tilleggsutvalget.

Dette skyldes trolig rekrutteringss spørsmålet som ble stilt de som besvarte RVU 2013/14. Det ble spurt om man kunne tenke seg å delta i en oppfølgingsstudie om bilbruk. Dette har trolig mindre interessant for de som ikke har førerkort og bil til å svare på undersøkelsen. Det betyr at vi i vårt utvalg har en noe høyere andel med førerkort enn i RVU 2013/14. Forskjellene mellom tilleggsutvalget og RVU 2013/14 i samme aldersgruppe (18-30 år) er ubetydelige. Ettersom formålet med denne undersøkelsen først og fremst har vært på å avdekke sammenhenger og forklaringsfaktorer, og ikke angi andeler som reiser med ulike transportmidler, har vi vurdert det dithen at vektning av utvalget med henhold til førerkorttilgang ikke var nødvendig. Når det gjelder de i alderen 18-30 år, er andelen med førerkort mer eller mindre lik den i RVU og vi regner derfor med at dette utvalget er representativt og sammenliknbart med andre undersøkelser, f. eks RVU.

3.1.4 Andre datakilder

I tillegg de innsamlede dataene i dette prosjektet som beskrevet i kapittel 3.1.1-3.1.3. Har vi benyttet data samlet inn via tidligere Gallup kompass-undersøkelsen i 1997 for å undersøke endringer i holdninger over tid. Dataene ble samlet inn av tidligere Gallup As (nå Kantar As) og respondentene ble trukket fra deres panel. Antall respondenter utgjør 12946 og er representativt for befolkning over 18 år. Dette er en større undersøkelse som gikk regelmessig, og på oppdrag fra TØI ble det lagt til en rekke spørsmål om holdninger til bil, miljø og transportpolitikk (se rapport Berge 1998). I tillegg har vi brukt data fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen fra 2005 for å undersøke mulige endringer i unges (18-30 år) begrunnelser for ikke å ta førerkort.

3.2 Analyser

I prosjektet har vi benyttet ulike analyseteknikker for å besvare spørsmålene i kapittel 1.2. Bivariate analyseteknikker har blitt brukt for å undersøke om sammenhengen mellom to variabler er signifikant. Multivariat regresjonsteknikker er blitt benyttet for å studere statistiske effekten av en uavhengig variabel på den avhengige variabelen når det kontrolleres for andre uavhengige variabler.

Multivariat korrespondanseanalyse er blitt brukt for å finne frem til underliggende dimensjoner som kan beskrive sammenhengen mellom holdninger, aktiviteter og transportmiddelbruk (Greenacre 1984, Greenacre og Blasius 1994, Rosenlund 1992, Hjellbrekke 1999). Metoden egner seg til å finne fram til komplekse strukturer og mønstre i statistiske materialer. I metoden ligger en induktiv innfallsvinkel til data som blir studert, dvs. at man har mulighet for å ta for seg et helt sett av målte variabler som man anser som aktuelle for det fenomen som studeres.¹ Med dette følger også muligheten for å oppdage flere sammenhenger enn det som er mulig i et mer deduktivt analyseopplegg (Hellevik 1993:30). Man unngår dermed å miste viktig informasjon som følge av forhåndsantakelser om sammenhengene i materialet. Man beholder «detaljenes mangfold» etter som man ikke forenkler data før man har empirisk belegg for å gjøre det (Rosenlund 1992:49).

Kort beskrevet finner korrespondanseanalysen fram til de dimensjonene som best mulig (i statistisk forstand) forklarer variansen i de variablene som er valgt ut for analysen. Den første dimensjonen redegjør for den største andelen av variansen i data, den andre for den nest største, den tredje for den tredje største andelen osv. Korrespondanseanalysen

¹ I motsetning til hypotetisk-deduktive metoder hvor man trekker ut bare et begrenset antall aspekter fra helheten for å teste ut sannsynligheten av dem (Hellevik 1993:30).

behandler alle variabler som nominelle eller kategoriske variabler og variabelverdiene fungerer som selvstendige enheter. Som punkter i et «kart» fordeler variabelverdiene seg ut over en graf, og forteller hva slags dimensjoner man har å gjøre med (Rosenlund 1995). Tolkningen av dimensjonene baserer seg i tillegg på korrespondanseanalysens tallmateriale. Variablene som blir inkludert i analysen og som bidrar til konstruksjonen av dimensjonene, kalles for *aktive variabler*. Disse variablene forklarer den største andelen av variansen. Etter konstruksjonen av dimensjonene, kan man tilføye det som blir kalt for *supplementærpunkt* eller *passive variabler*. Disse kalles også for *inaktive* eller *illustrerende punkter* ettersom de ikke bidrar til konstruksjonen av det lavdimensjonale rommet (Rosenlund 1995b). Supplementærpunkt brukes ofte for å berike beskrivelsene og tolkningene av dimensjonene og/eller ulike segmenter i rommet. Man kan også bruke supplementærpunkt for å avklare om en sammenheng (mellom et punkt og en dimensjon) er sterk eller ikke (Le Roux og Rouanet 2004), og det er først og fremst slik vi har benyttet supplementærpunkt i dette prosjektet.

Liten avstand mellom et supplementærpunkt og origo i det lavdimensjonale rommet, betyr som regel at det er liten sammenheng mellom et punkt og dimensjonene i rommet. For å undersøke sammenhenger mellom supplementærpunkt og dimensjonene i rommet, benyttes også korrespondanseanalysens tabellutskrift. I disse får vi oppgitt supplementærpunktens test-verdier og deres eksakte koordinater. Test-verdiene gjør det mulig å klassifisere supplementærpunktene ut i fra deres synkende interesse. Høye test-verdier indikerer hva som er de mest interessante supplementærpunktene, i betydningen av hvilke punkt som utviser de klareste sammenhengene. Test-verdiene kan man tolke som en t-test. Verdier $>2,0$ indikerer at posisjonen er signifikant forskjellig fra origo (Hjellbrekke 2008). Det sikreste holdepunktet for å avklare om en sammenheng mellom en variabel og en akse er sterk eller ikke, er ifølge Hjellbrekke (2008) følgende tommefingerregel utarbeidet av Le Roux og Rouanet (2004):

«the difference of coordinates between modalities along an axis in the cloud of modalities is equal to the deviation between the corresponding modality mean-point in the cloud of individuals expressed in standard deviations units: a deviation greater than 1 will be regarded as «large», a deviation less than 0,5 as “small”.

For å beregne disse avstandene har man bruk for koordinatene til supplementærpunktene. I analysene i dette prosjektet har vi tolket sammenhenger mellom en variabel og en akse som signifikant og betydelig der kategorier på en gitt variabel strekker seg langs en gitt akse og avstanden mellom ytterkategoriene på denne variabelen er mer enn 0,8 og disse er signifikant forskjellig fra origo (test-verdi).

De fleste analysene i rapporten er blitt gjennomført i SPSS, bortsett fra den multiple korrespondanseanalysen, som er blitt gjennomført i SPAD.

4 Ungdom og førerkort

4.1 Innehav og finansiering av førerkortet

I vårt utvalg er det 80 prosent av de i alderen 18-30 år som har førerkort og 6 prosent som holder på å ta førerkort i alderen 18-30 år.

Respondentene fikk spørsmålet «Hvem betalte/betaler for førerkortet ditt?».

I tabell 4.1 under vises hvordan de unge og over 30 år svarte.

Tabell 4.1 Hvem betalte/betaler for førerkortet ditt. Flere svar mulig. Prosent.

Hvem betalte	18-30	31 år +
Jeg selv	51	60
Foreldre/slektninger	64	44
Arbeidsgiver	0	1
Andre	1	
Husker ikke	0	2
N=	644	1853

De unge (18-30 år) oppgir først og fremst at det er foreldre eller slektninger som betalte førerkortet, men en god del betalte det også selv. Det motsatte gjør seg gjeldende for de over 30 år: De oppgir først og fremst at de betalte det selv, mens noen færre fikk det betalt av foreldre/slektninger. Alle forskjellene er signifikante ($p < 0,001$). Det kan dermed virke som at det går mot økt foreldre-/familiebetaling av førerkortet.

4.2 Årsaker til å ha førerkort

Respondentene fikk også spørsmål om årsaker til å ta førerkortet. Igjen kan vi se på om det er tegn på årsakene endrer seg over tid ved å sammenlikne de unge (18-30 år) med de over 31 år.

Tabell 4.2 Årsaker til å ta førerkort. Flere svar mulig. Prosent.

	18-30 år	31 år +
Mine foreldre/andre ville betale for det	23	9
Jeg tenkte at jeg en gang kom til å få bruk for det	45	28
Mitt transportbehov endret seg fordi jeg flyttet	4	3
Mitt transportbehov endret seg fordi jeg fikk (ny) jobb	4	3
Mitt transportbehov endret seg da vi ble flere i familien	2	3
Jeg trengte førerkortet i jobben/for å få jobb	11	15
Jeg trengte førerkort for å opprettholde et sosialt liv	17	13
Jeg trengte førerkort for å kunne reise dit jeg ville på egenhånd	46	38
Alle vennene mine hadde det eller holdt på å ta det	9	17
Jeg ønsket å kunne kjøre selv	60	75
Annet, noter...	3	4
	N=	
	644	1853

De vanligste årsakene både blant de yngre og de eldre, er at de ønsket å kunne kjøre selv, at de trengte førerkort for å kunne reise dit de vil på egenhånd og at de tenkte de kom til å få bruk for det. Det interessante er imidlertid at den relative betydningen av disse varierer mellom de to aldersgruppene. De over 30 år vektlegger i større grad enn de yngre at de ønsket å kunne kjøre selv. De yngre derimot vektlegger i større grad det at de tenkte det kom til å få bruk for det og at de trengte det for å komme dit de vil på egenhånd. I tillegg ser vi at det er langt flere blant de yngre som oppgir at de tok det fordi foreldre eller andre ville betale for det, noe som tyder på at det at flere foreldre/familie betaler er en motivasjon i seg selv. Alle nevnte forskjeller er signifikante ($p < 0,001$, tosidig test). I sum kan det se ut til å være en tendens til at de yngre i større grad oppgir konkrete pragmatiske årsaker til å ta førerkort enn den eldre generasjonen, som på sin side synes å knytte årsaken først og fremst mot ønsket om å kjøre selv, noe som kan være mer indremotivert. Det må nevnes at noen av disse forskjellene i svarene mellom de yngre og de eldre trolig også kan forklares med hvor lang tid det er siden man tok førerkort: Det kan være derfor de yngre i større grad svarer konkret enn de eldre, rett og slett fordi når det har gått noen år så kan det være vanskeligere å huske hva som var de spesifikke begrunnelsene.

4.3 Årsaker til *ikke* å ta førerkort

Respondentene fikk også spørsmål om hva som er årsaken/e til at de ikke har tatt førerkort. Ettersom det var kun få respondenter på 30 år og eldre som ikke hadde førerkort (N=28), har vi dermed kun sett på hva de yngre respondentene mellom 18 og 30 år svarte. Tabell 4.3 viser hvordan de svarte.

Tabell 4.3 Årsaker til at en person ikke har tatt førerkort. Flere svar mulig. Prosent. N=97.

	18-30 år
Har ikke råd	47
Jeg kommer meg dit jeg skal med kollektivtransport	44
Har ikke tid/har ikke tatt meg tid	38
Har ikke hatt behov	37
Annet, noter...	18
Liker ikke/tør ikke kjøre bil	18
Vil vente til jeg får bruk for det	13
Miljøhensyn	12
Vil heller bruke pengene mine på andre ting	10
Hvis jeg trenger det så sitter jeg på med venner eller familie	9
Vil ikke svare	1
Vet ikke/ingen spesiell grunn	1
Ingen av vennene mine har det	1

De viktigste årsakene er knyttet til at man ikke har råd og at man kommer seg dit man skal med kollektivtransport. Det siste indikerer at de ikke har behov for førerkort, og en god del oppgir også at de ikke har behov for førerkortet. At man ikke har tid eller ikke har tatt seg tid, er også en viktig årsak for mange.

Det samme spørsmålet ble stilt i den nasjonale reisevaneundersøkelsen i 2005 (RVU 2005). Den gangen kunne respondentene bare oppgi én årsak, og svarene i de to undersøkelsene er derfor ikke direkte sammenliknbare. Likevel, vi kan undersøke om de viktigste årsakene har endret seg. Tabell 4.4 viser hvordan respondenter i alderen 18-30 år i RVU 2005 svarte på spørsmålet om begrunnelser for ikke å ta førerkort.

Tabell 4.4 Begrunnelser for ikke å ha førerkort i aldersgruppen 18-30 år. RVU 2005. Prosent. N=445

	18-30 år
Har ikke behov	30
Har ikke råd	28
Annet	18
Kollektivtilbudet er godt	7
Vet ikke/ingen spesiell grunn	6
Vil vente til jeg får bruk for det	4
Vil heller bruke penger på andre ting	3
Liker ikke/tør ikke kjøre bil	2
Samboer/kjæreste/ektefelle har førerkort/bil, så jeg trenger	1
Miljøhensyn	1
Reiser så lite	0
Vil ikke svare	0
Totalt	100

Også i 2005 var de viktigste årsakene knyttet til at man ikke har behov for det og at man ikke har råd til det. Langt færre svarer at det er fordi kollektivtilbudet er godt nok. Igjen, disse respondentene kunne kun svare ett alternativ og det at kollektivtilbudet er godt nok fanges trolig opp i svaret at man ikke har behov for førerkort.

5 Transportmiddelbruk

5.1 Konstruksjon av transportprofiler

I spørreundersøkelsen er respondentene spurt om hvor ofte de bruker ulike transportmidler på henholdsvis sommer- og vinterhalvåret. I motsetning til ordinære reisevaneundersøkelser, som kartlegger reiseaktivitet i løpet av ett døgn, gir dette et mer detaljert bilde av reisevaner. Vi fanger for eksempel opp personer som sykler en gang i blant, men som oftest kjører bil. Vi kan også skille på de som stort sett bruker ett transportmiddel, og de som i større grad veksler mellom ulike måter å reise på. Tabellen nedenfor viser transportmiddelbruken på sommerhalvåret. Mange er storbrukere av bil. I tillegg er det mange som bruker kollektivtransport en gang i blant.

Tabell 5-1: Oversikt over hvor ofte folk bruker ulike transportmidler på sommerhalvåret (april-september).
N=2426

	Bil, som sjåfør	Bil, som passasjer	Kollektivtransport	Sykkel	Til fots hele veien
5-7 ganger i uka	51	5	15	14	13
3-4 ganger i uka	20	8	8	11	15
1-2 ganger i uka	14	23	12	12	19
1-3 ganger i måneden	6	32	28	13	17
Sjeldnere	4	25	30	24	21
Aldri	5	6	7	26	15
Ubesvart	0	1	1	0	0
Total	100	100	100	100	100

Berge (1997) og senere Nordbakke (2002) har konstruert inndelinger i *transportprofiler* for å kategorisere utvalg ut fra transportmiddelbruk. I dette prosjektet har vi benyttet mer eller mindre samme inndelinger som de nevnte studier, for å undersøke hvordan transportmiddelbruk varierer i befolkningen:

9. *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.

10. *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.

11. *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.

12. *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.

13. *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.

14. *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.

15. *Multibrukere – 10 prosent av utvalget:*

Personer som bruker bil, kollektivtransport og sykkel minst én gang i uka.

16. *Sjelden bruk av transportmidler – 2 prosent av utvalget:*

Personer som verken bruker bil, kollektivtransport eller bil mer enn 1-3 ganger per måned.

Profilene er basert på hvordan respondentene svarer at de vanligvis reiser i *sommerhalvåret*. Transportmiddelbruk varierer ofte på sommer og vinter, og enkelte i vårt utvalg havner i en annen kategori hvis vi bruker transportmiddelbruk i vinterhalvåret som grunnlag. Det skyldes hovedsakelig at flere sykler på sommeren. 11 prosent i utvalget er *bil- og kollektivbrukere* på sommeren og *rene bilbrukere* på vinteren. Mens 7 prosent er *multibrukere* på sommeren og *bil- og kollektivbrukere* på vinteren. Samtidig er 70 prosent i utvalget i samme kategori både på sommer og vinter. I de påfølgende analysene er det transportmiddelbruk i sommerhalvåret som er brukt som grunnlag.

En sammenlikning med en landsrepresentativ undersøkelse – Gallup kompass – fra 1998 tyder på at det er blitt færre rene bilbrukere i perioden 1998 til 2018, og at flere har gått over til kollektivtransport enten som ren kollektivbruker i løpet av en uke eller i kombinasjon med enten bil eller sykkel (se vedlegg 4).

5.2 Sosiodemografiske og -økonomiske kjennetegn

I tabellene nedenfor ser vi nærmere på hva som kjennetegner de ulike transportprofilene når det gjelder personlige kjennetegn og bosted. Tre av gruppene er relativt små, med færre enn 100 personer: Rene sykkelbrukere, kollektiv- og sykkelbrukere, og de som bruker transportmidler sjeldent. På grunn av usikkerhet er disse gruppene utelatt fra tabellene og beskrivelsene i dette kapitlet, men de er inkludert i vedlegg 1.

Tabell 5.2: *Kjønnsfordeling innenfor de ulike transportprofilene*. Prosent.*

	Rene bilbrukere	Rene kollektivbrukere	Bil- og kollektivbrukere	Bil- og sykkelbrukere	Multibrukere
Menn	67	32	64	67	69
Kvinner	33	68	36	33	31
Totalt	100	100	100	100	100
N	992	149	341	477	250

*Signifikant for $p < 0,001$ (kji-kvadrat-test).

Det er en tydelig kjønnsforskjell blant bil- og kollektivbrukere, som vist i Tabell 5.2. Det er et klart flertall av menn blant rene bilbrukere og blant de som bruker bil i kombinasjon med andre transportmidler. Blant de rene kollektivbrukerne er det klart flere kvinner enn menn.

Tabell 5.3: Aldersfordeling innenfor de ulike transportprofilene*. Prosent.

	Rene bilbrukere	Rene kollektivbrukere	Bil- og kollektivbrukere	Bil- og sykkelbrukere	Multibrukere
18-24 år	7	37	11	6	10
25-30 år	8	34	9	4	10
31-34 år	4	3	4	5	4
35-44 år	17	5	13	19	17
45-54 år	20	6	20	24	23
55-67 år	26	9	25	28	24
68+ år	17	6	17	14	12
Totalt	100	100	100	100	100
N	992	147	341	476	250

*Signifikant for $p < 0,001$ (kvikvadrat-test).

Også når det gjelder alder er det de rene kollektivbrukerne som skiller seg ut fra de andre gruppene (Tabell 5.3). To tredjedeler av de rene kollektivbrukerne er under 31 år gamle. Blant rene bilbrukere er det bare 15 prosent som er i denne aldersgruppen.

Også når det gjelder familiesituasjon finner vi en lignende sammenheng mellom transportprofilene, som vist i Tabell 5.4. De rene kollektivbrukerne bor oftere sammen med foreldre eller med andre voksne, sammenlignet med de andre gruppene. Det er sannsynligvis fordi mange i denne gruppen er unge og enten bor i kollektiv i forbindelse med studier, eller at de ikke ennå har flyttet hjemmefra. Blant de andre gruppene er det mindre variasjon, men vi finner én interessant forskjell: Det er en litt større andel par med barn blant bil- og sykkelbrukere og multibrukere, enn blant de rene bilbrukerne og de som kombinerer bil og kollektivtransport.

Tabell 5.4: Familiesituasjon blant de ulike transportprofilene*. Prosent.

	Rene bilbrukere	Rene kollektivbrukere	Bil- og kollektivbrukere	Bil- og sykkelbrukere	Multibrukere
Enslig	19	22	20	13	16
Enslig med barn	5	1	3	5	4
Par uten barn	41	31	40	38	35
Par med barn	30	10	27	39	37
Flere voksne	3	18	6	4	3
Bor sammen med foreldre	3	18	5	1	4
Totalt	100	100	100	100	100
N	990	147	338	474	249

* Signifikant for $p < 0,001$ (kvikvadrat-test).

Tabell 5.5: Utdanningsnivå blant de ulike transportprofilene*. Prosent.

	Rene bilbrukere	Rene kollektivbrukere	Bil- og kollektivbrukere	Bil- og sykkelbrukere	Multibrukere
Grunnskole	5	4	4	3	2
Videregående skole	35	34	21	24	19
Høyskole/universitet – til og med 4 år	37	34	39	39	34
Høyskole/universitet – 5 eller flere år	23	28	36	34	46
Totalt	100	100	100	100	100
N	986	149	340	477	250

* Signifikant for $p < 0,001$ (kjikvadrat-test).

Høyt utdanningsnivå er vanligst blant de som kombinerer bil med andre transportmidler. Blant de rene bil- og kollektivbrukerne er det en større andel med lavere utdanning.

Tabell 5.6: Inntektsnivå (busholdningsinntekt) blant de ulike transportprofilene*. Prosent.

	Rene bilbrukere	Rene kollektivbrukere	Bil- og kollektivbrukere	Bil- og sykkelbrukere	Multibrukere
< 200.000	1	11	2	2	7
200.000 - 399.999	2	11	2	2	1
400.000 - 599.999	11	16	6	9	7
600.000 – 799.999	15	16	13	12	6
800.000 - 999.999	19	10	15	18	17
1.000.000 eller mer	52	35	63	57	63
Totalt	100	100	100	100	100
N	731	98	251	388	206

* Signifikant for $p < 0,001$ (kjikvadrat-test).

Det er de rene kollektivbrukerne som er preget av lavest inntektsnivå, noe som trolig også henger sammen med at denne gruppen har den laveste gjennomsnittsalderen.

Når det gjelder bosted finner vi også noen interessante forskjeller mellom de ulike transportprofilene (Tabell 5.7). De rene bilbrukerne er oftere bosatt utenfor de store byene. De rene kollektivbrukerne bor ofte i og rundt Oslo (44 prosent), men det er også en del som er bosatt i Bergen (19 prosent) og Trondheim (13 prosent). Bare tre prosent av de rene kollektivbrukerne bor i Stavanger.

Ren bilbruk er altså mindre vanlig i storbyene. Men det å kombinere bil med andre transportmidler ser ut til å være mer utbredt. Halvparten av de som kombinerer bil og kollektivtransport bor i én av de fire største byene. Det samme gjelder omtrent halvparten av multibrukerne.

Tabell 5-7: Transportprofilenes fordeling på bosted, etter kommunetype*. Prosent.

	Rene bilbrukere	Rene kollektivbrukere	Bil- og kollektivbrukere	Bil- og sykkelbrukere	Multibrukere
Oslo	4	29	18	5	15
Stavanger	5	3	5	9	4
Bergen	9	19	16	5	9
Trondheim	10	13	12	16	19
Omegnskommuner til Oslo	13	15	19	10	24
Omegnskommuner til B/T/S	14	4	9	9	5
Resterende seks største byer	19	10	12	20	12
Mindre byer	15	5	4	18	8
Resten av landet	11	3	5	8	4
Totalt	100	100	100	100	100
N	991	144	339	477	250

* Signifikant for $p < 0,001$ (kji-kvadrat-test).

5.2.1 Oppsummering

I dette kapitlet har vi delt utvalget inn i ulike profiler basert på deres transportmiddelbruk. Videre har vi undersøkt hvordan personlige kjennetegn og bosted varierer mellom de ulike transportprofilene. Vi har for eksempel vist at de rene bilbrukerne gjerne har litt høyere alder enn andre, og at det oftere er kvinner som er rene kollektivbrukere. I tabell 5.8 oppsummeres hovedkjennetegnene ved de ulike transportprofilene. Der en transportprofil ikke skiller seg særlig ut fra gjennomsnittet på en gitt variabel, er dette ikke kommentert.

Tabell 5.8 Sosiodemografiske og -økonomiske kjennetegn ved 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 resterende 6 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

6 Transportprofiler og aktiviteter

6.1.1 Ulike typer aktiviteter

I spørreundersøkelsen ble det stilt en rekke spørsmål om hvilke aktiviteter respondentene deltar i. I dette kapittelet ser vi på om det er forskjeller mellom de ulike transportprofilene i hvilke typer de deltar i og i deres aktivitetsnivå

Tabell 6.1 Andel som har deltatt på en aktivitet minst én gang i uka blant de ulike transportprofilene. Prosent.

	Rene bil- brukere (N=997)	Rene kollektiv- brukere (N=150)	Bil- og kollektiv- brukere (N=341)	Bil- og sykkel- brukere (N=478)	Multibrukere (N=250)
Innkjøp					
Matinnkjøp 1 gang i uka eller oftere	91	91	91	93	94
Andre innkjøp 1 gang i uka eller oftere**	35	29	33	31	37
Trening:					
Egentrening (utenom arbeidsreisen) 1 gang i uka eller oftere **	63	60	70	77	79
Organisert trening 1 gang i uka eller oftere **	22	22	28	35	35
Diverse fritid:					
Egne fritidsaktiviteter (ikke-sportslig)**	21	22	28	25	32
Religiøse møter/samlinger 1 gang i uka eller oftere**	9	6	8	10	14
Frivillig organisasjonsarbeid 1 gang i uka eller oftere**	10	11	13	15	18
Sosiale/kulturelle aktiviteter					
Kafé/restaurant 1 gang eller oftere**	11	28	18	11	29
Treffer venner og familie utenfor hjemmet 1 gang i uka eller **	42	53	40	41	49
Bar, nattklubb e.l. 1 gang i måneden eller oftere**	13	48	20	13	28
Andres aktiviteter					
Tilskuer på sportsarrangement/treninger 1 gang i uka eller oftere**	9	15	8	16	20
Følger andre (barn/eldre) 1 gang i uka eller oftere**	23	5	17	29	29
Tur-aktiviteter					
Tur i fjell og mark 1 gang i uka eller oftere**	28	15	29	37	40
Tur i nærområdet/habolaget (inkl. hundelufting) 1 gang i uka eller oftere**	54	43	57	65	68

Tabell 6.1 viser at bil- og sykkelbrukerne har en noenlunde lik aktivitetsprofil som multibrukerne, men med likt eller noe lavere aktivitetsnivå, bortsett fra når det gjelder sosiale og kulturelle aktiviteter: Blant bil- og sykkelbrukerne er det langt færre som går på kafé eller restaurant en gang i uka eller oftere og langt færre som går på bar eller nattklubb en gang i uke eller oftere enn multibrukerne. Dette kan skyldes forskjeller mellom disse profilene når det gjelder bosted og forskjeller i tilbud der de bor. Multibrukerne bor først og fremst i de store byene, mens bil- og sykkelbrukerne bor først og fremst i andre og mindre byer (enn Oslo, Bergen og Trondheim). Bil- og kollektivbrukerne har også en tilnærmet lik aktivitetsprofil som både multibrukerne og bil- og sykkelbrukerne, men skiller seg fra dem ved at de har færre reiser som ofte følger det å ha barn: De har færre følgereiser og er i mindre grad tilskuer på ulike idrettsarrangement. Forskjellen mellom dem er signifikant ($p < 0,05$, tosidig test). I tillegg er bil- og kollektivbrukerne mer aktive en bil- og sykkelbrukerne når det gjelder besøk på hhv kafé/restaurant og bar og nattklubb og likende, noe som igjen trolig har sammenheng med forskjeller i bosted og type tilbud. Bil- og kollektivbrukerne bor oftere i en av de tre store byene enn bil- og sykkelbrukerne. I tillegg foretar bil- og kollektivbrukerne noe færre turer i skog og mark og i nærområdet rundt bolig enn både multibrukerne og bil- og sykkelbrukerne.

Rene bilbrukere og rene kollektivbrukere har derimot mer lik aktivitetsprofil når det gjelder trening og fritidsaktiviteter. Begge har lavere aktivitet enn de andre transportprofilene (som alle inneholder sykkelbruk) på slike aktiviteter. Rene bilbrukere er mindre aktive når det gjelder sosiale og kulturelle aktiviteter enn rene kollektivbrukere, noe som trolig skyldes både forskjeller i alder og bosted. Rene kollektivbrukere er de mest aktive blant alle transportprofilene når det gjelder sosiale- og kulturelle aktiviteter, noe som trolig skyldes yngre aldersprofil og/eller bosted (bor i de største byene). Rene kollektivbrukere er også de som i minst grad følger andre og som er minst på tur (fjell og mark og tur i nærområdet) sammenliknet med alle de andre transportprofilene.

Det er ingen signifikante forskjeller mellom de gruppene med ulik transportprofil i andel som gjør innkjøp av mat i løpet av en uke.

Multibrukerne er klart de mest aktive i løpet av en uke. Andelen rene kollektivbrukere er noe høyere når det gjelder det å besøke venner og familie og det å gå på bar, nattklubb eller liknende, men forskjellene er ikke signifikante (tosidig test, $p > 0,05$).

6.1.2 Oppsummering

Analysene over kan kort oppsummeres som følger:

- Multibrukerne er stort sett de mest aktive på alle typer aktiviteter, men dette kan delvis skyldes at disse ofte bor i byer og har bedre tilgang på ulike aktiviteter. Likevel, dette tyder på at et høyt aktivitetsnivå har en sammenheng med bruk av flere transportmidler i løpet av en uke.
- 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.
- 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 har sammenheng med at det er en høyere andel med barn blant disse transportprofilene enn blant de andre transportprofilene.
- Bil- og sykkelbrukere og rene bilbrukere er minst aktive på kafé/restaurant og bar/nattklubb og liknende.

I sum tyder disse funnene på at det er en sammenheng mellom antall transportmidler man bruker og hvilke transportmidler man bruker i løpet av en uke, og det som vi kan kalle «livsstil», her forstått som aktivitetsnivå og aktivitetsmønstre i hverdagen.

7 Bruk av bil og holdninger til bil

Vi har gjennomført en faktoranalyse av holdningsspørsmålene knyttet til bil og bilbruk. De som ikke bruker bil er utelatt fra analysene ettersom de fleste av disse har svart «ikke relevant» på disse holdningsspørsmålene. Resultatene av analysen er gjengitt i vedlegg 2. Analysen viste at de 22 holdningsspørsmålene kan deles inn i fem definerte dimensjoner, som vist i tabell 7.1.

Tabell 7.1: Holdninger til bil, fem dimensjoner

Dimensjon	Spørsmål som inngår
Bilen som symbol 27,18 %*	<ol style="list-style-type: none"> 1. For meg er bilen først og fremst et praktisk fremkomstmiddel (omvendt rekkefølge) 2. Jeg foretrekker store biler med et luksuriøst preg og høy grad av komfort 3. Jeg kjører helst biler som utseendemessig tar seg godt ut 4. Jeg ønsker at hver bil jeg kjøper skal være noe dyrere og finere enn den forrige 5. Jeg liker å ha en bil som passer til min personlighet 6. For meg spiller bilens utseende mindre rolle (omvendt rekkefølge) 7. Når jeg skal kjøpe bil, er det viktigst at bilen har en god pris og god driftsøkonomi (omvendt rekkefølge) 8. Jeg foretrekker biler med kraftig motor og høy akselerasjon
Interesse for bil 8,89 %*	<ol style="list-style-type: none"> 1. Jeg interesser meg for bil/motor 2. Jeg kan såpass mye om biler at jeg vet hva som er et godt eller dårlig kjøp 3. Jeg vet en del om hvordan bilen fungerer rent teknisk 4. Jeg liker å bruke mye tid og krefter på å vurdere forskjellige bilmerker og modeller når jeg/husstanden kjøper bil
Liker å kjøre bil 7,62 %*	<ol style="list-style-type: none"> 1. Jeg koser meg når jeg er alene i bilen 2. Jeg er veldig glad i å kjøre bil 3. Jeg liker følelsen av fart når jeg kjører bil 4. Å kjøre bil gir meg en følelse av frihet
Bruker nesten alltid bil (og ikke kollektivtransport) 6,14 %*	<ol style="list-style-type: none"> 1. Jeg bruker kollektivtransport først den dagen det blir forbudt å kjøre bil 2. Jeg kjører bil på kvelden fordi det er tryggere enn å bruke andre transportmidler (mht kriminalitet) 3. Jeg kjører bil på kvelden fordi kollektivtilbudet er dårligere da
Foretrekker utslippsfrie biler 5,92 %*	<ol style="list-style-type: none"> 1. Jeg foretrekker utslippsfrie biler 2. Elektriske biler er en moteting og vil aldri kunne erstatte helt vanlige bensin- og dieslbiler (omvendt rekkefølge) 3. Når alle biler er elektriske vil alle kunne kjøre bil uten dårlig samvittighet

* Forklart varians (Initial Eigenvalues)

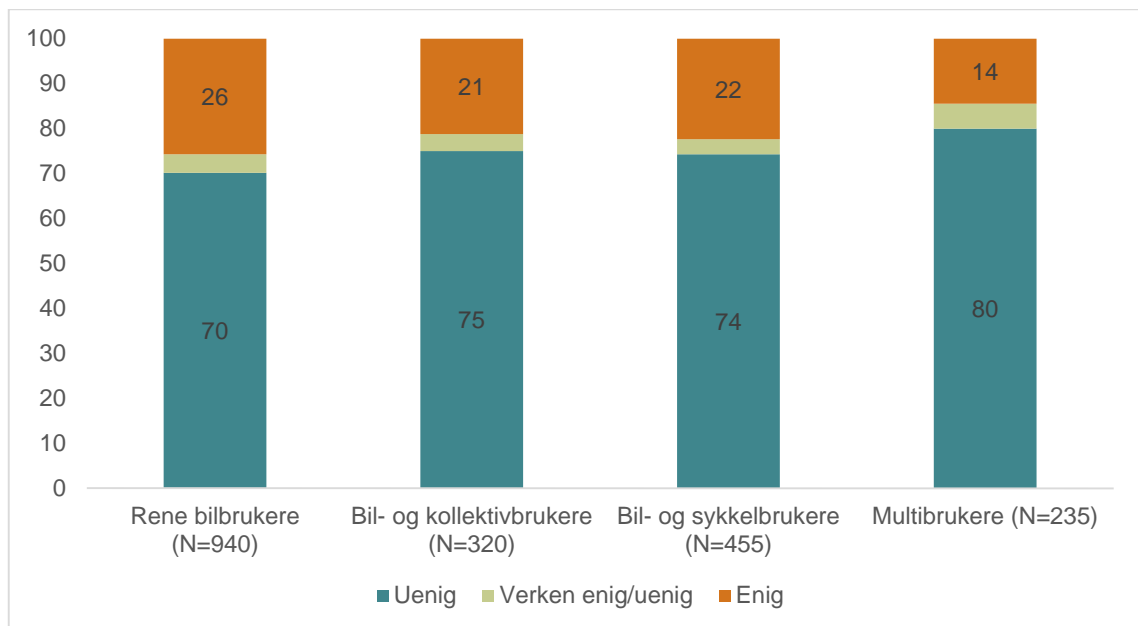
Ett spørsmål samsvarte ikke godt med noen av dimensjonene, og er derfor analysert for seg selv («man blir veldig avhengig av bil når man har små barn»).

I dette kapitlet ser vi først og fremst på hvordan holdninger til bil varierer etter transportmiddelbruk, ved å benytte transportprofilene som ble beskrevet i kapittel 5.

Generelt er det de profilene som ikke inkluderer bilbruk som er inkludert her. De rene kollektiv- og sykkelbrukerne er underrepresentert i disse spørsmålene, fordi en del har svart «ikke aktuelt». Som hovedregel har vi ekskludert grupper med færre enn 100 personer. Noen steder har vi imidlertid kombinert de to profilene «rene syklistene» og «sykkel- og kollektivbrukere» for å få et større utvalg. Det er gjort i de tilfellene der de to gruppene hadde like eller lignende kjennetegn. Vi undersøker også andre bakgrunnsvariabler som kjønn, alder, utdanning og inntekt, familiesituasjon og bosted. Der vi finner interessante effekter av bakgrunnsvariablene er dette kommentert.

7.1 Bilen som symbol

Den første dimensjonen handler om å oppfatte bilen som et statussymbol, mer enn et praktisk transportmiddel. Holdningene som inngår er for eksempel at man foretrekker luksuriøse, dyre og pene biler, med kraftig motor. Denne gruppen liker også å ha en bil som passer til egen personlighet, mens pris og driftsøkonomi er mindre viktig ved bilkjøp. Figur 7.1 viser hvordan fire av transportprofilene svarer på spørsmålene i denne dimensjonen. De transportprofilene som ikke inkluderer bil er utelatt, på grunn av for små utvalg.

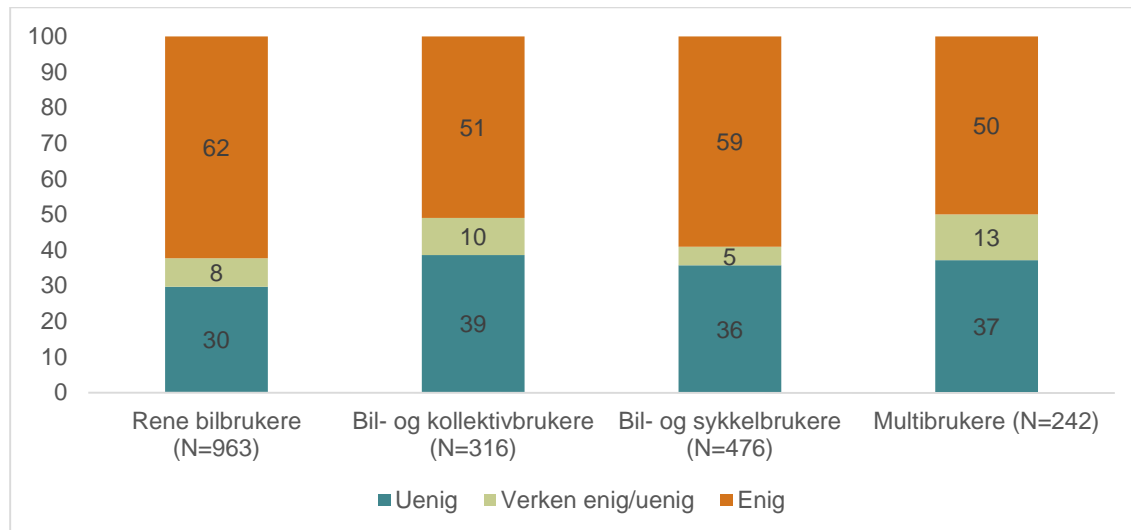


Figur 7.1: «Bilen som symbol» og transportprofiler. Prosent. Signifikant for $p < 0,01$ (kjikvadrat-test).

Resultatene viser at flertallet stiller seg uenig i at bilen først og fremst er et statussymbol. Det er imidlertid en størst andel som er «enig» blant de rene bilbrukerne, og denne er signifikant høyere enn andelen blant multibrukerne. Vi finner også at menn i større grad er enig i denne dimensjonen enn kvinner. 27 prosent av mennene og 13 prosent av kvinnene er enig, noe som gir en signifikant forskjell på 1 prosentnivå. Vi finner mindre eller ingen sammenheng mellom variablene alder, utdanningsnivå og inntekt på denne dimensjonen.

7.2 Interesse for bil

Den neste dimensjonen handler om interesse for og kunnskap om bil og motor. Denne gruppen scorer høyt på spørsmålet om interesse for bil, de vet godt hva som er et godt og dårlig bilkjøp, og de vet en del om hvordan biler fungerer rent teknisk. Som vi ser i figur 7.2 er over halvparten av bilbrukerne positive til denne dimensjonen, noe som er en betraktelig høyere oppslutning enn vi så i forrige dimensjon (bilen som symbol).



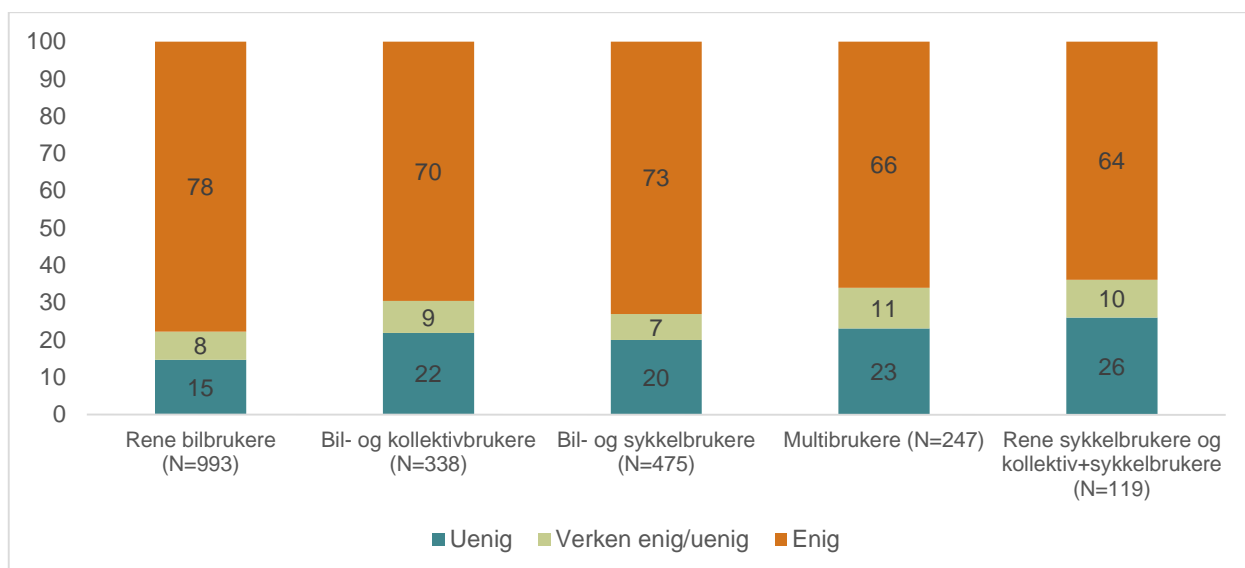
Figur 7.2: «Interesse for bil» og transportprofiler. Prosent. Signifikant for $p < 0,001$ (kji kvadrat-test).

Det er ikke veldig mye som skiller de rene bilbrukerne fra de som veksler mellom bil og sykkel. Men graden av enighet i disse to transportprofilene (rundt 60 prosent) er signifikant høyere enn blant bil- og kollektivbrukerne og multibrukerne (rundt 50 prosent).

Det er også tydelig at menn er overrepresentert i denne dimensjonen. 70 prosent av mennene i utvalget er enige i spørsmålene, mens det gjelder bare 26 prosent av kvinnene. I tillegg er bilinteresse mer utbredt blant de eldre og blant de med lav utdanning.

7.3 Liker å kjøre bil

Et klart flertall stiller seg positive til spørsmål om gledene ved bilkjøring. Disse liker følelsen av fart og frihet bak rattet, og de liker å være alene i bilen. De som utelukkende bruker bil er mest positive til denne dimensjonen. Men også blant de som kombinerer bilbruk med enten kollektivtransport eller sykkel er det rundt 70 prosent som er positive. De som kombinerer flere transportmidler (multibrukere), og de som oftest reiser med kollektivtransport eller sykkel (rene sykkelbrukere og kollektiv+sykkelbrukere) svarer litt mindre positivt, men andelen som er enig er fortsatt godt over 60 prosent (figur 7.3).

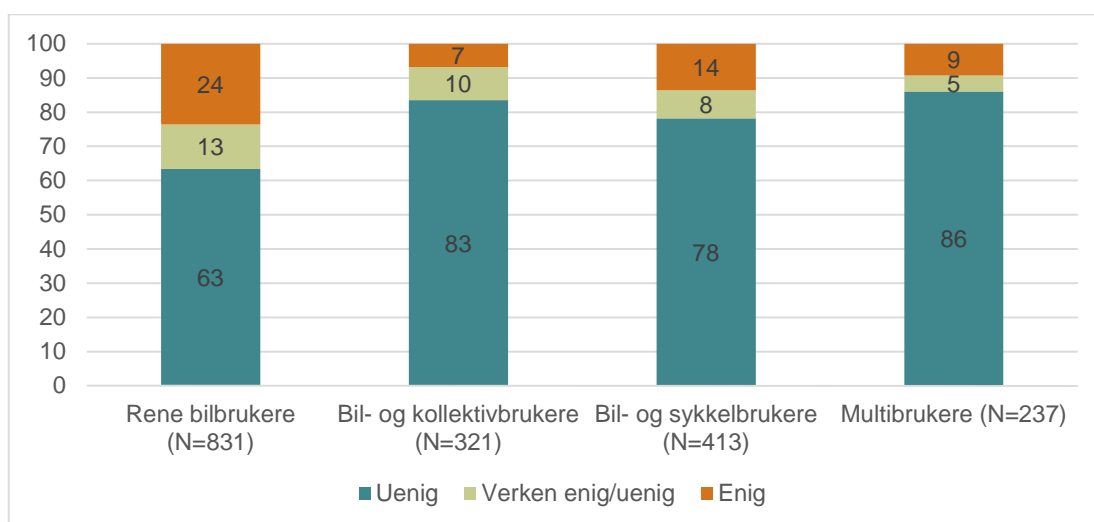


Figur 7.3: «Liker å kjøre bil» og transportprofiler. Prosent. Signifikant for $p < 0,001$ (kvikvadrat-test).

Det er ingen signifikant forskjell på menn og kvinner i denne dimensjonen, men oppslutningen har en viss sammenheng både med alder og utdanningsnivå. Det er de yngre og de med lav utdanning som er mest positive til denne dimensjonen.

7.4 Bruker nesten alltid bil (og ikke kollektivtransport)

Denne dimensjonen består av to spørsmål om bilbruk og et spørsmål om holdning til kollektivtransport. De førstnevnte handler om at man er positiv til å bruke bilen på kveldstid, fordi man vil unngå å bruke kollektivtransport. Dette kan både være fordi kollektivtilbudet er dårligere på kvelden, og fordi man oppfatter bilbruk som tryggere å bruke på kveldstid. Det tredje spørsmålet er om man er negativ til å bruke kollektivtransport generelt: «Jeg bruker kollektivtransport først den dagen det blir forbudt å kjøre bil».



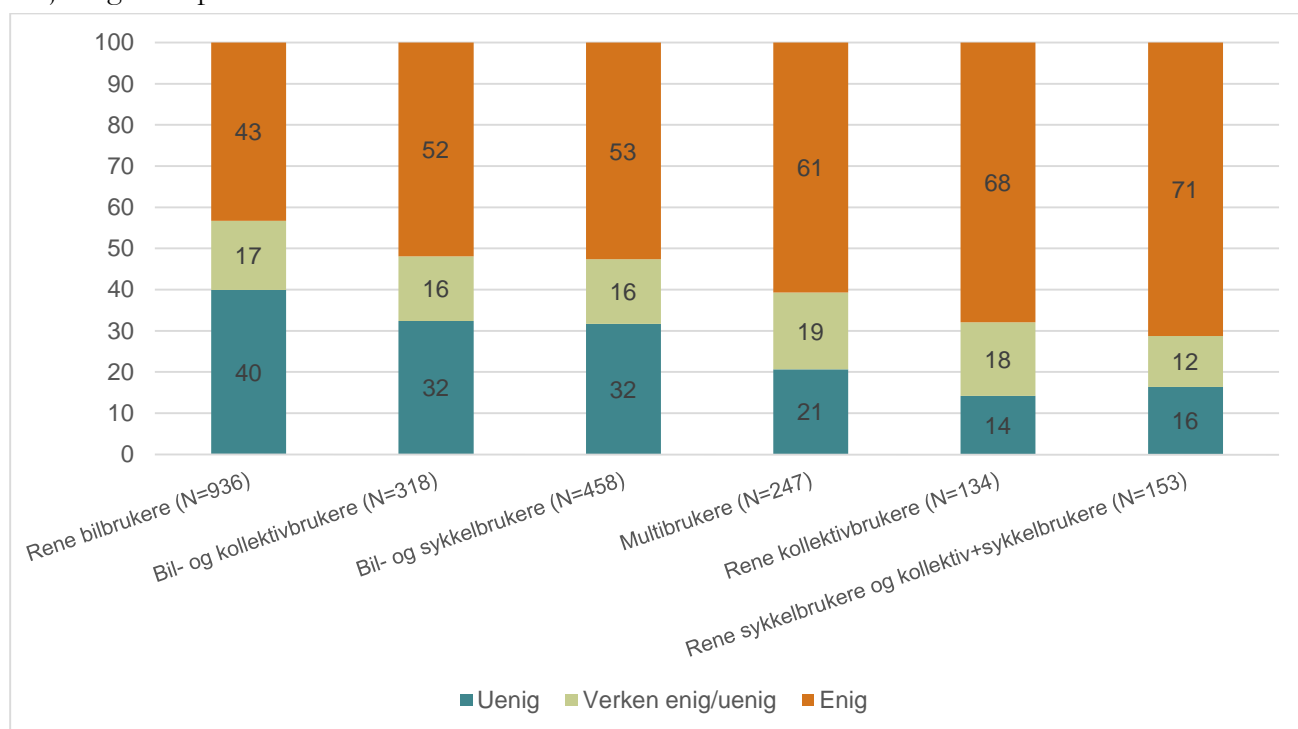
Figur 7.4: «Bruker nesten alltid bil (og ikke kollektivtransport)» og transportprofiler. Prosent. Signifikant for $p < 0,001$ (kvikvadrat-test).

Som figur 7.4 viser er det ganske få som stiller seg positive til denne dimensjonen, men også her er de rene bilbrukerne i et klart (og signifikant) flertall. Blant de som nesten utelukkende bruker bil er omtrent én fjerdedel positive til spørsmålene i denne dimensjonen.

Blant de andre bakgrunnsvariablene er det mindre variasjon. Vi finner at familiesituasjon har en viss betydning: Enslige uten barn er signifikant mer positive enn de som bor i parhusholdninger (med og uten barn).

7.5 Foretrekker utslippsfrie biler

Den siste dimensjonen som pekte seg ut i analysen av holdninger til bil og bilbruk handler om miljø og utslippsfrie biler. Spørsmålene handler blant annet om å foretrekke utslippsfrie biler, og en tro på at utslippsfrie biler bidrar til at bilbruk blir mindre negativt for miljøet. Som vi ser av figur 7.5 er det de som bruker bil sjeldent som er mest positive til denne dimensjonen. Rene bilbrukere har i mindre grad tro på utslippsfrie biler som en løsning på miljø- og klimaproblemene.

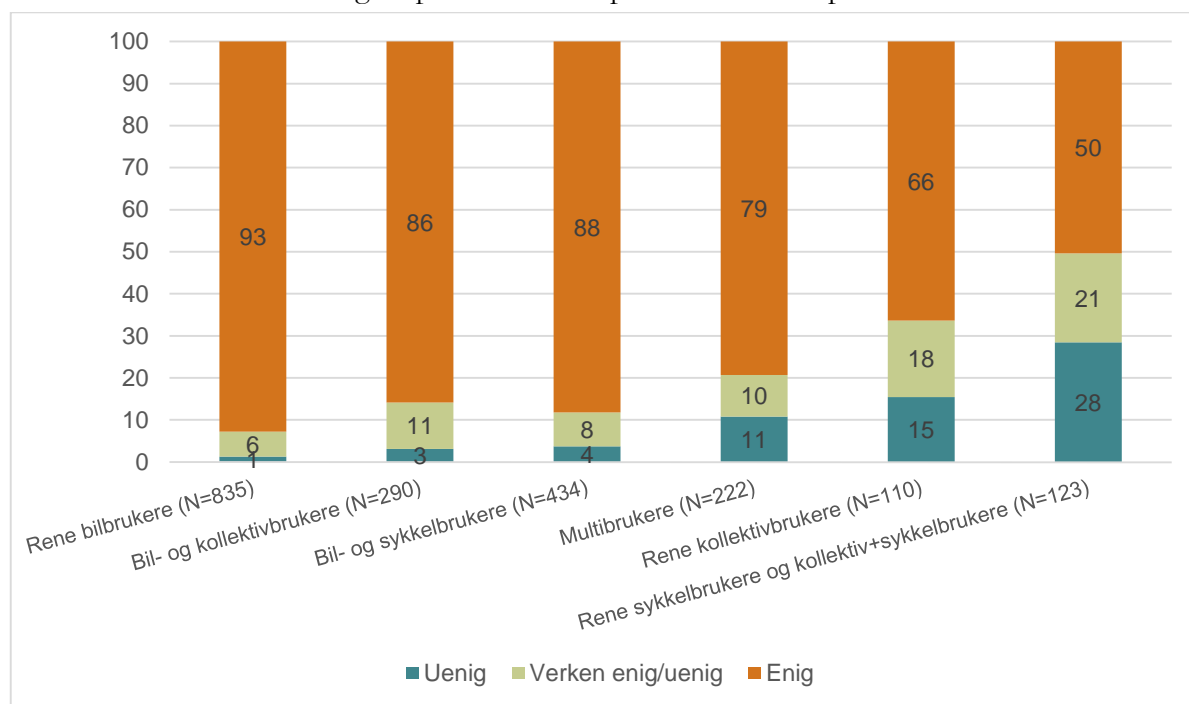


Figur 7.5: «Foretrekker utslippsfrie biler» og transportprofiler. Prosent. Signifikant for $p < 0,001$ (kji-kvadrat-test).

Oppslutningen til denne dimensjonen er også høyest blant de yngste aldersgruppene, og blant de med høy utdanning. I tillegg er miljørelaterte holdninger til bilbruk mer utbredt i de store byene enn i resten av landet. Bosatte i Bergen, Stavanger og Trondheim er signifikant mer positive enn de som bor i omegnskommunene til disse tre byene. I Oslo finner vi ingen signifikant forskjell på bosatte i Oslo kommune og omegnskommunene. Samtidig er det signifikant lavere oppslutning blant bosatte i mindre byer enn blant bosatte i de fire største byene.

7.6 Bil med barn

Ett holdningsspørsmål samsvarte i liten grad med de andre, og er derfor ikke inkludert i noen av dimensjonene vi har laget. Vi behandler dermed spørsmålet «man blir veldig avhengig av bil når man har små barn» for seg. Som vi ser under er mange positive til denne påstanden (figur 7.6). Men det er også stor variasjon mellom transportprofilene. Rundt 90 prosent av de som kun bruker bil eller kombinerer bil med andre transportmidler er positive. Blant de som nesten utelukkende bruker kollektivtransport og sykkel er det imidlertid bare mellom 50 og 66 prosent som er positive til dette spørsmålet.



Figur 7.6: «Man blir veldig avhengig av bil når man har små barn» og transportprofiler. Prosent. Signifikant for $p < 0,001$ (kjikvadrat-test).

Det er også en tydelig sammenheng med alder i dette spørsmålet. De eldste aldersgruppene mener i større grad enn de yngre at man blir avhengig av bil med små barn. Bosted har også en innvirkning: Blant bosatte i Oslo kommune er det kun 70 prosent som er positive til dette spørsmålet. Det er signifikant færre enn i Oslos omegnskommuner (90 prosent), Stavanger (88 prosent), Trondheim (82 prosent) og mindre byer (88 prosent). Vi finner ingen signifikant forskjell mellom Oslo og Bergen.

8 Bruk av bil og holdninger til miljø

I tillegg til holdninger til bil og bilbruk, er vi også interessert i hvor interessert folk er i miljø og miljøvern, og hvordan disse interessene varierer mellom ulike transportmiddelbrukere. Gjennom faktoranalyser av ulike holdningsspørsmål knyttet til miljø har vi definert to dimensjoner, som vist i tabell 8.1 (se også vedlegg 2).

Tabell 8.1: Holdninger til miljø, to dimensjoner

Dimensjon	Spørsmål som inngår
Stor interesse for miljø og miljøvern 39,95 %*	<ol style="list-style-type: none">1. Jeg synes bilen er skyld i en stor del av luftforurensningen2. Jeg synes det har liten betydning for miljøet hvilke transportmidler jeg velger (omvendt rekkefølge)3. I en valgsituasjon bør arbeidsplasser prioriteres foran miljøvern (omvendt rekkefølge)4. Ny teknologi vil løse fremtidens miljøproblemer (omvendt rekkefølge)
Miljøvennlig adferd på andre områder enn transport 13,33 %*	<ol style="list-style-type: none">1. Jeg betaler gjerne litt ekstra for en vare som er miljøvennlig2. Jeg prøver å spise mindre kjøtt av miljøhensyn3. Jeg tar med handlebag hjemmefra til butikken

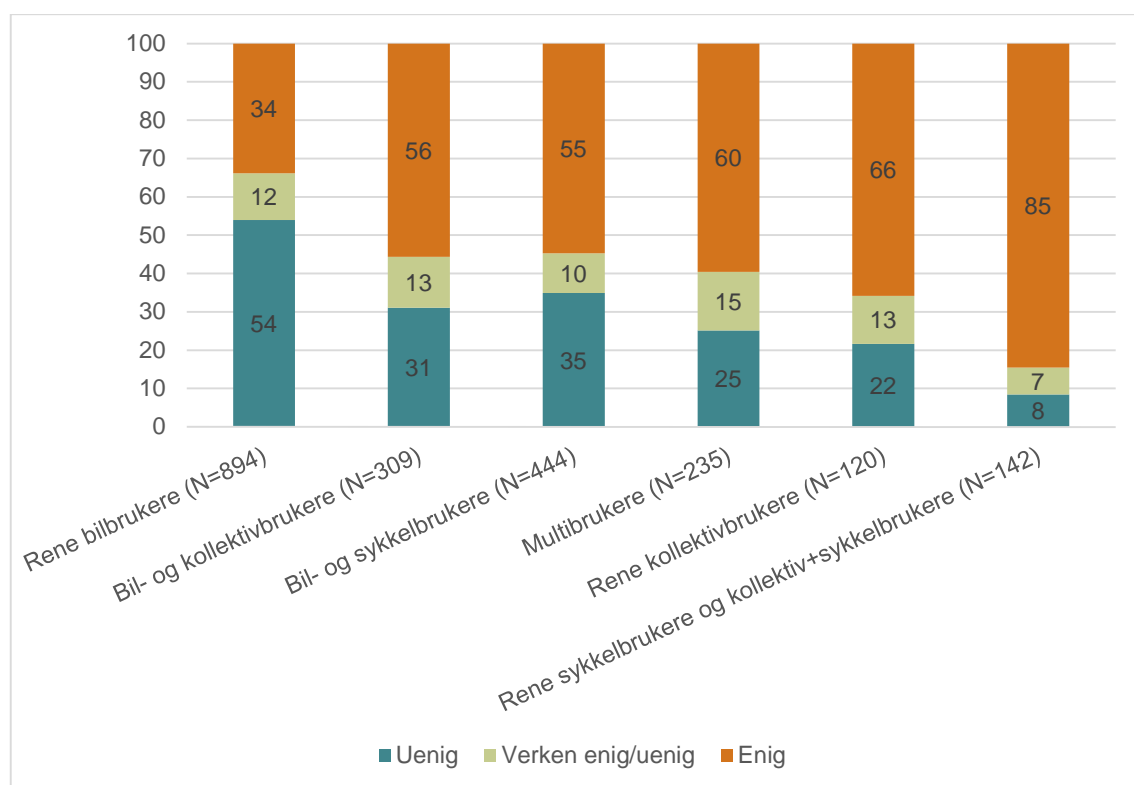
* Forklart varians (Initial Eigenvalue)

I tillegg var det noen enkeltspørsmål som ikke samsvarte med noen av dimensjonene. Disse er behandlet for seg i slutten av kapitlet:

- Med den prioriteringen miljøproblemene har fått, er løsninger på miljøproblemene innen rekkevidde
- Jeg velger aktiviteter som ligger nær boligen for å redusere bilbruken
- Det er helt greit at de som kjører fossilbil betaler mer for å bruke bil enn de som kjører elbil

8.1 Interesse for miljø og miljøvern

Den første dimensjonen handler i stor grad om en positiv holdning til miljø og viktigheten av miljøvern. De som er positive til denne dimensjonen mener at miljøvern bør stå høyt på den politiske agendaen, og at man ikke kan løse miljøproblemene kun med ny teknologi.



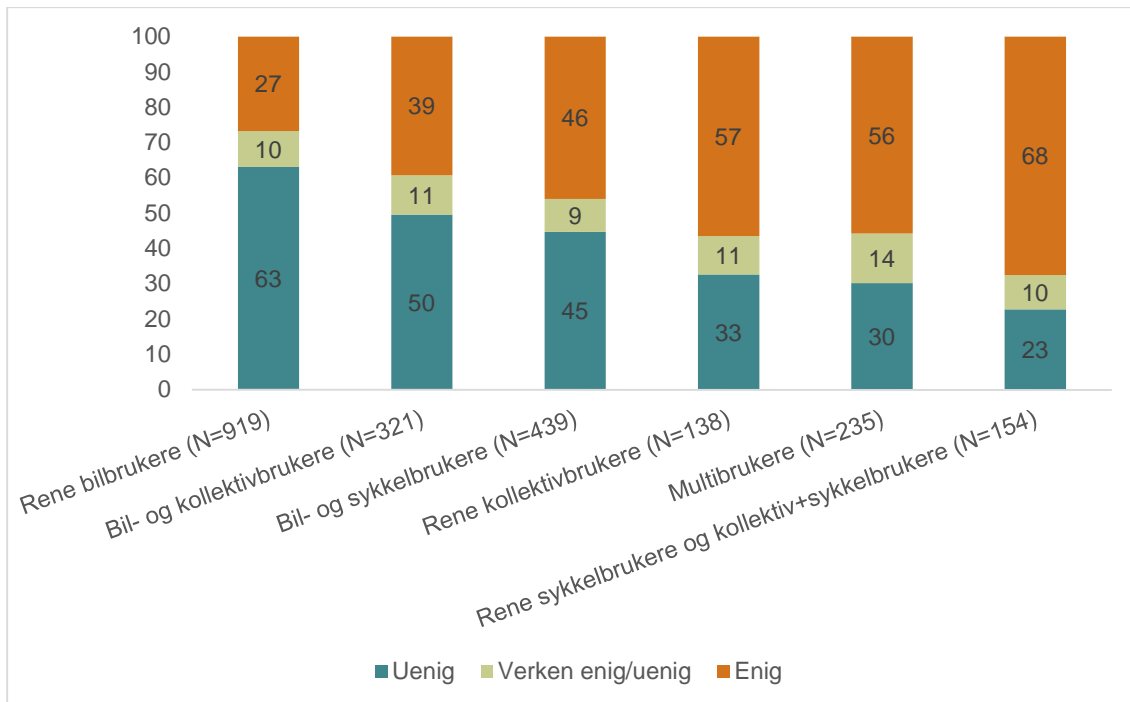
Figur 8.1: Interesse for miljø og miljøvern, og transportprofiler. Prosent. Signifikant for $p < 0,001$ (kjikvadrat-test).

Som vi ser av figur 8.1 er det en tydelig sammenheng mellom transportmiddelbruk og interesse for denne dimensjonen. Jo mer folk bruker bil, desto mindre enige er de i disse spørsmålene. 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.

Denne dimensjonen varierer også på en del andre bakgrunnsvariabler. Kvinner er mer opptatt av miljøvern enn menn, og interessen er lavere blant de eldste aldersgruppene. Det er også en tendens til at interesse for miljøvern stiger med økt utdanning. Det er også en viss variasjon etter hvor folk bor. Bosatte i Oslo og Trondheim kommuner er for eksempel mer positive til denne dimensjonen enn de som bor i Bergen, Stavanger og mindre kommuner.

8.2 Miljøvennlig adferd på andre områder enn transport

Mens den første dimensjonen handlet om en generell holdning til miljø og at miljøspørsmål blir satt på den politiske dagsorden, handler den andre dimensjonen i større grad om vilje til å endre egen adferd. De som er positive til denne dimensjonen svarer at de gjerne betaler mer for miljøvennlige varer, og at de av miljøhensyn både spiser lite kjøtt og tar med handlebag til butikken.

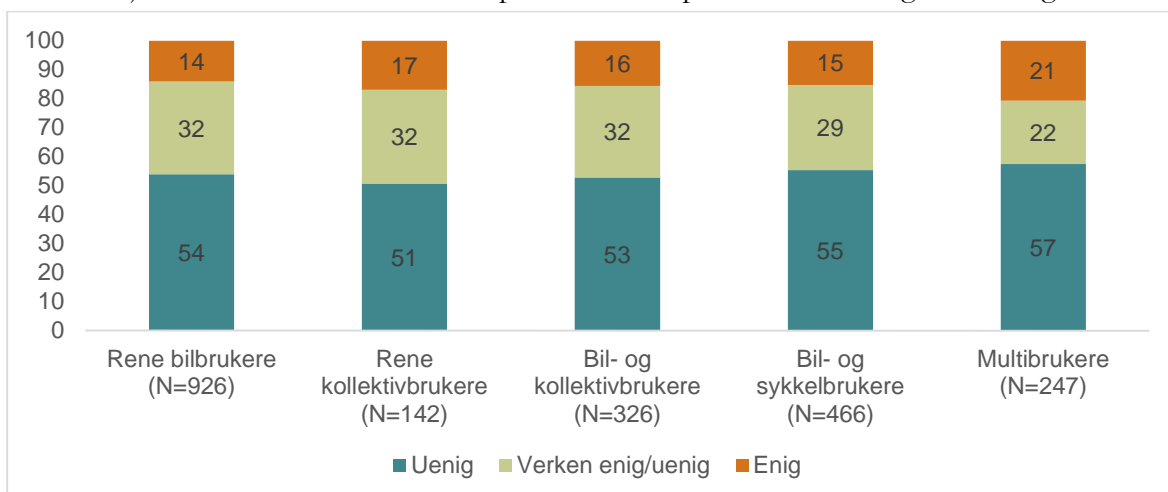


Figur 8.2: Vilje til å endre egen adferd og transportprofiler. Prosent. Signifikant for $p < 0,001$ (kvikvadrat-test).

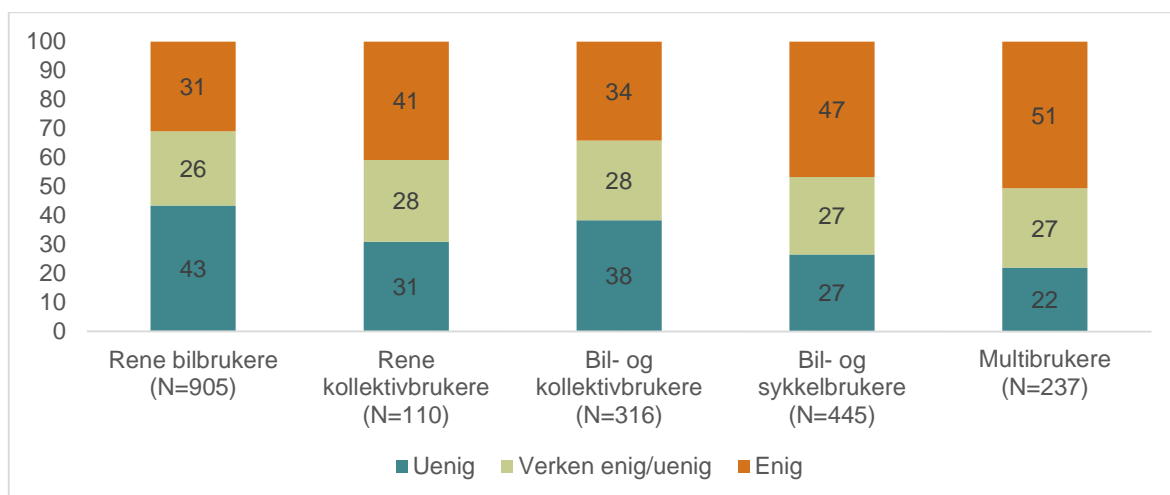
De som bruker bil ofte oppgir i mindre grad miljøvennlig adferd på andre områder, som vi ser av figur 8.2. Også på denne dimensjonen ser vi at kvinner er mer positive enn menn, og at oppslutningen er høyere blant de med høy utdanning. I tillegg er bosatte i Oslo og Trondheim mer positive enn de som bor andre steder i landet, noe vi også så på den forrige miljødimensjonen.

8.3 Andre spørsmål om miljø

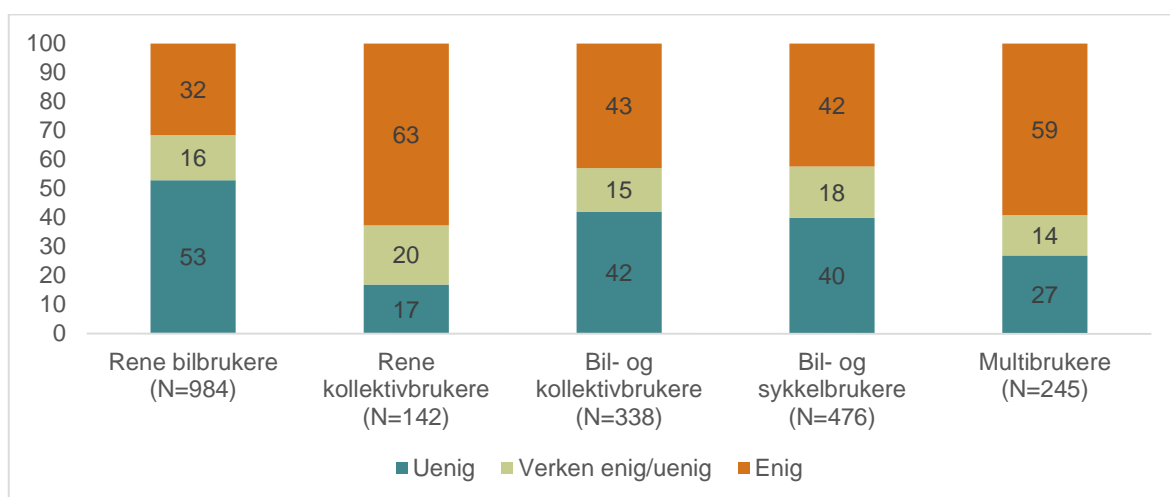
Tre holdningsspørsmål om miljø er behandlet for seg, i og med at de samsvarte lite med de to dimensjonene vi har definert. Disse spørsmålene er presentert i de følgende tre figurene.



Figur 8.3: «Med den prioriteringen miljøproblemene har fått, er løsninger på miljøproblemene innen rekkevidde» og transportprofiler. Prosent.



Figur 8.4: «Jeg velger aktiviteter som ligger nær boligen for å redusere bilbruken» og transportprofiler. Prosent. Signifikant for $p < 0,001$ (kvikvadrat-test).



Figur 8.5: «Det er helt greit at de som kjører fossilbil betaler mer for å bruke bil enn de som kjører elbil» og transportprofiler. Prosent. Signifikant for $p < 0,001$ (kvikvadrat-test).

På disse spørsmålene ser vi lignende sammenhenger som i de to ovennevnte dimensjonene. Det er relativt få som har tro på at miljøproblemene er innen rekkevidde (figur 8.3), men det er lite variasjon mellom de ulike gruppene. Det er en viss tendens til at de som bruker kollektivtransport (alene eller i kombinasjon med andre transportmidler) er mer enige enn andre, men forskjellen er ikke signifikant. Bilbrukere velger i mindre grad nære aktiviteter for å redusere bilbruk (figur 8.4), og de synes ikke fossilbilbrukere skal betale mer enn de som kjører elbil (figur 8.5). Det er de som sjelden eller aldri bruker bil (kollektivbrukerne og multibrukerne) som er mest positive til at fossilbilbrukere betaler mer. Det er også disse som oftest svarer at de velger nære aktiviteter.

De yngste aldersgruppene er mest positive til at løsningen på miljøproblemene er innen rekkevidde, og de mener også at det er greit at de som kjører fossilbil betaler mer enn andre.

Det er bare spørsmålet om betaling for fossilbilbruk som gir et tydelig utslag på bostedsvariabelen. De som bor i Oslo, Bergen og Trondheim er signifikant mer positive til dette spørsmålet enn de som bor i Stavanger, Oslos omegnskommuner og i mindre byer. Mellom Oslo, Bergen og Trondheim finner vi imidlertid ingen signifikante forskjeller.

9 Bruk av bil og holdninger til andre samfunnsspørsmål

Vi har også bedt utvalget ta stilling til en del påstander knyttet til transportpolitikk og andre samfunnsspørsmål. De 17 spørsmålene resulterte i fire dimensjoner (tabell 9.1): To som knytter seg til transportpolitiske tiltak, én som handler om materielle og økonomiske interesser, og én om holdninger til ulike 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 til slutt i dette kapitlet. Se vedlegg 2 for faktoranalyse og konstruksjon av dimensjonene.

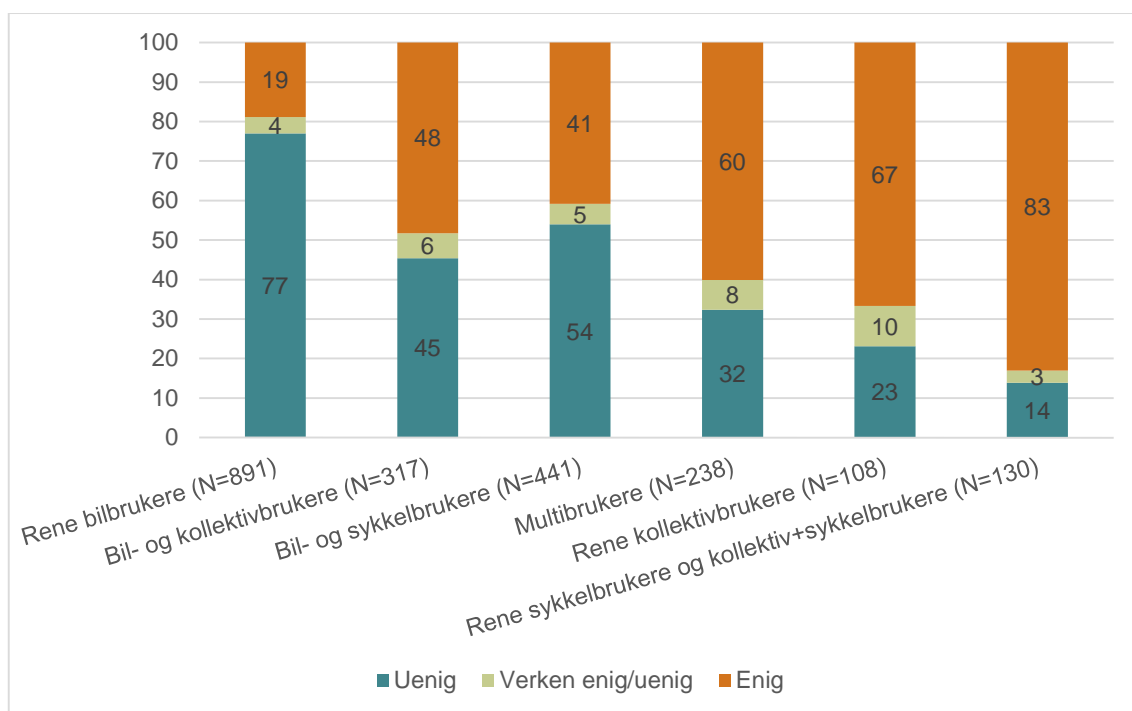
Tabell 9.1: Holdninger til transportpolitikk og andre samfunnsspørsmål. Fire dimensjoner.

Dimensjon	Spørsmål som inngår
Transportpolitikk: Positiv til bilrestriksjoner 30,35 %*	<ol style="list-style-type: none"> 1. Bompenger er god politikk for å redusere biltrafikken 2. Det er riktig å begrense parkeringsmulighetene i min kommune for å redusere bilbruken 3. Det er alt for mange restriksjoner på privatbilismen i Norge (omvendt rekkefølge) 4. Man bør redusere privatbilbruken i sentrum av byene, men beholde varelevering, drosjer og HC-biler 5. Gratis parkering ved arbeidsplasser bør beskattes 6. Jeg aksepterer restriksjoner på min bilbruk for å bedre miljøet 7. Jeg synes at mer av vegbudsjettet i mitt fylke burde brukes til kollektivtransport
Transportpolitikk: Positiv til sykkeltiltak 7,40 %*	<ol style="list-style-type: none"> 1. Utbygging av sykkelveier bør prioriteres foran utbygging av fortau for gående 2. Utbygging av sykkelveier bør prioriteres foran utbygging av kollektivtilbudet
Materiell interesse 12,48 %*	<ol style="list-style-type: none"> 1. Inntekt er den viktigste målestokken for suksess og vellykkethet 2. Å ha egen eiendom som hus, hage, hytte eller feriested er viktige forutsetninger for å leve et godt liv 3. Jeg liker å ha det siste nye av elektronisk utstyr 4. Jeg like å ha det siste nye av sportsutstyr
Positiv til deleordninger 8,52 %*	<ol style="list-style-type: none"> 1. Jeg er positiv til bildelingsordninger 2. Jeg er positiv til bysykkel- eller bygdesykkelordninger 3. Jeg er positiv til å bruke Airbnb

* Forklart varians (Initial Eigenvalue)

9.1 Positiv til bilrestriksjoner

Den første dimensjonen består av syv spørsmål om transportpolitikk, og spesielt bilrestriktive tiltak. De som er enig i denne dimensjonen mener for eksempel at bompenger og parkeringsrestriksjoner er gode tiltak for å redusere biltrafikken. De mener også at det ikke er for mange bilrestriksjoner i Norge, og de synes det er greit at det innføres restriksjoner på deres bilbruk for å bedre miljøet. I tillegg mener disse at ressurser bør flyttes fra vegbudsjettet til å heller brukes på kollektivtransport.



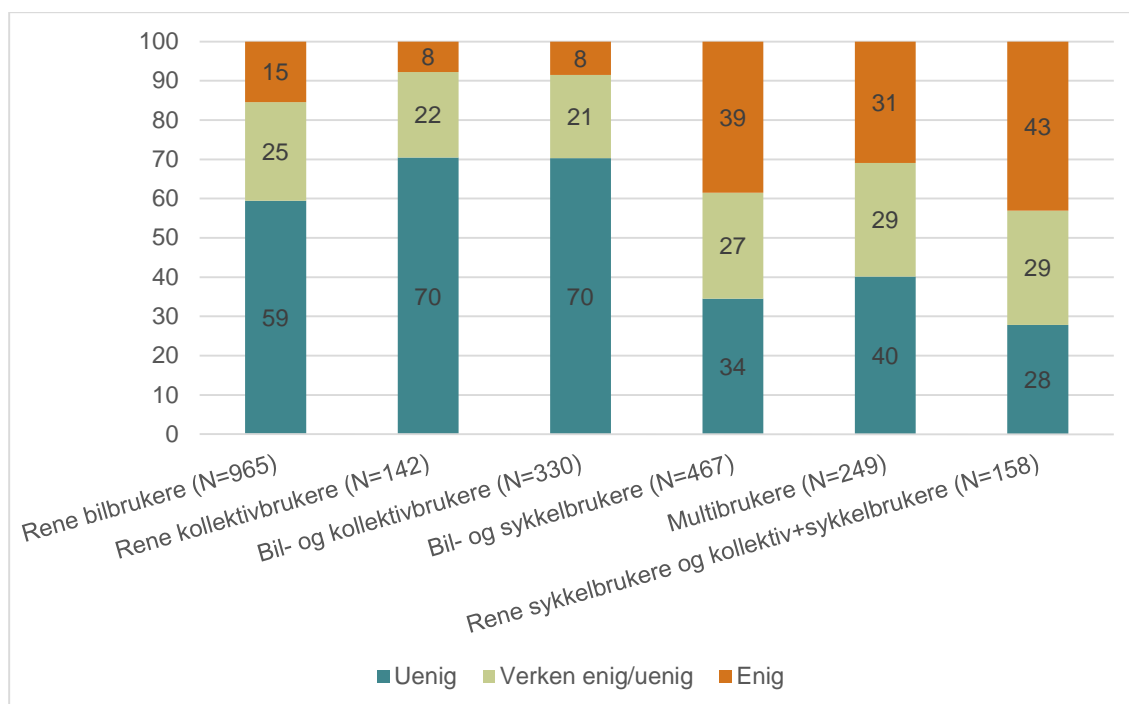
Figur 9.1: Positiv til bilrestriksjoner, og transportprofiler. Prosent. Signifikant for $p < 0,001$ (kji-kvadrat-test).

Det er en sterk sammenheng mellom transportmiddelbruk og hvor positiv man er til restriksjoner på bilbruk, som vist i figur 9.1. 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 denne dimensjonen.

I tillegg er kvinner mer positive enn menn: 47 mot 35 prosent er enige i disse påstandene. Oppslutning er også høyest blant de med høy utdanning, og til en viss grad høyere blant de yngste aldersgruppene. I tillegg er det en del variasjon etter hvor folk bor. Bosatte i de store byene (Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim) er signifikant mer positive enn de som bor i omegnskommunene til disse byene. Beboerne i de største byene er også mer positive enn de som bor i mindre byer. I de største byene er mellom 43 og 52 prosent enige i påstandene i denne dimensjonen. I de resterende seks største byene er andelen 34 prosent, mens den er på 31 prosent i mindre byer. I omegnskommunene til Oslo er 38 prosent enige, mens dette bare gjelder 25 prosent i omegnskommunene til Bergen, Stavanger og Trondheim.

9.2 Positiv til sykkeltiltak

Som vi så over er det en sterk sammenheng mellom holdninger til bilrestriksjoner og egen bilbruk. Det samme gjelder holdninger til tiltak mot sykling, som er tema for den andre dimensjonen. Spørsmålene handler om man synes utbygging av sykkelveier bør prioriteres foran kollektivtransport og tiltak for fotgjengere.



Figur 9.2: Positiv til sykkeltiltak, og transportprofiler. Prosent. Signifikant for $p < 0,001$ (kji-kvadrat-test).

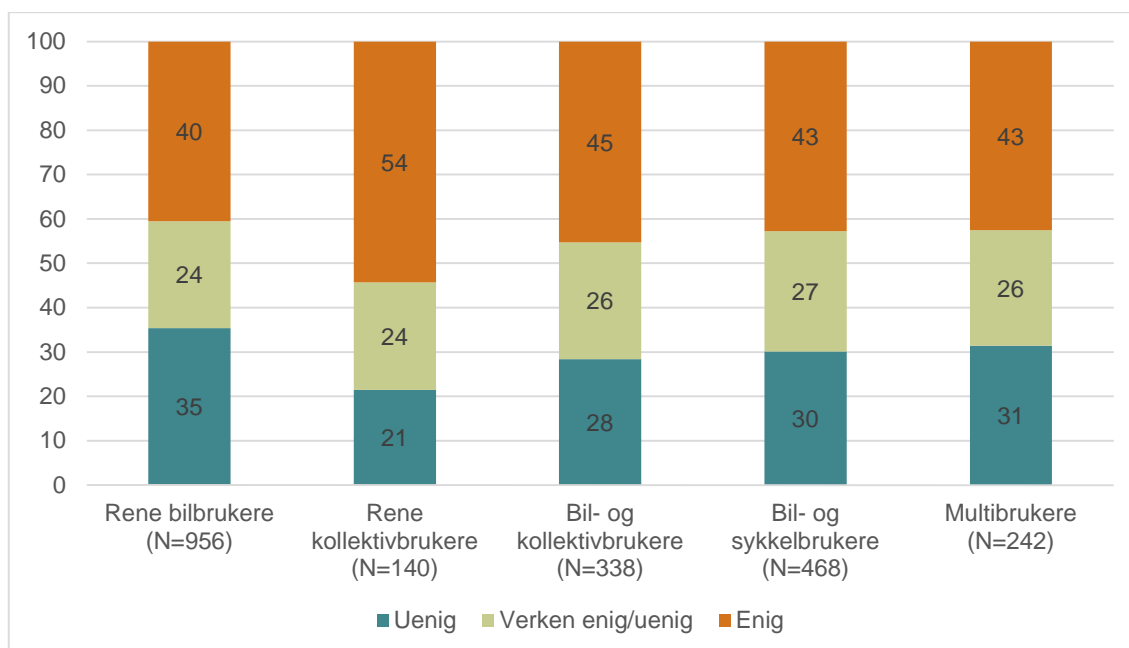
Som figur 9.2 viser er de som ofte bruker sykkel mer positive til disse spørsmålene enn de som bruker andre transportmidler. Fire av ti er positive blant de som kun sykler eller bruker sykkel i kombinasjon med bil eller kollektivtransport). Blant de som kun bruker bil eller kollektivtransport (eller kombinerer de to) er det mellom 8 og 15 prosent som er enige.

Det er også slik at de med høy utdanning er mer positive til sykkeltiltak enn de med lavere utdanning. Bortsett fra det finner vi lite variasjon på de andre bakgrunnsvariablene.

9.3 Lavere bompengekostnader for personer med lav inntekt

Et av spørsmålene om transportpolitikk passet ikke inn i noen av de to ovennevnte dimensjonene, og er derfor behandlet for seg. Spørsmålet er om man vil vært mer positiv til bompenger dersom avgiften var differensiert etter brukernes inntektsnivå. I forbindelse med lokalvalget i Norge i 2019, og «bompengelopprøret» som oppsto da, var det mange som tok til orde for at bompenger er en sosialt urettferdig avgift. De faktiske sosiale og fordelingsmessige effektene av bompenger har vi ikke gått inn på i dette prosjektet, og det er også et tema som er understudert i Norge. Samtidig er det interessant å se på holdningene til bompenger gjennom dette spørsmålet, og hvordan denne varierer mellom ulike grupper.

I alt er det litt under halvparten (44 prosent) av utvalget som svarer «enig» på dette spørsmålet. Det er altså ikke utelukkende slik at en prisdifferensiering ville gjort befolkningen mer positive til bompenger. Det er imidlertid noen transportmiddelbrukere som er mer positive enn andre, som figur 9.3 viser.



Figur 9.3: «Jeg ville vært mer positiv til bompenger hvis kostnadene var lavere for personer med lav inntekt» og transportprofiler. Prosent. Signifikant for $p < 0,01$ (kvikvadrat-test).

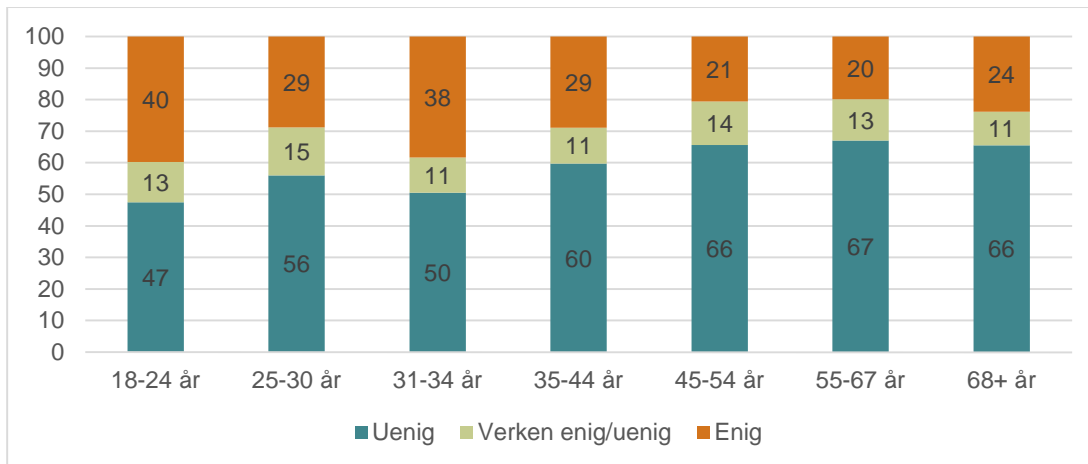
Blant de som bare kjører bil er det bare 40 prosent som er enige i denne påstanden, mens 35 prosent er uenige. Oppslutningen er derimot signifikant høyere blant de rene kollektivbrukerne: 54 prosent er positive, og bare 21 prosent er negative. De andre gruppene ligner mer på de rene bilbrukerne, og det er ingen signifikant forskjell på rene bilbrukere og de øvrige gruppene. Det er samtidig ganske mange som ikke har tatt en tydelig stilling til dette spørsmålet: Én fjerdedel av utvalget svarer at de verken er enig eller uenig i påstanden.

Kvinner er også signifikant mer positive enn menn til prisdifferensiering av bompenger (48 mot 41 prosent), og personer under 30 år er mer positive enn andre. Det er også en variasjon etter hvilken familiesituasjon folk er i. Personer uten barn er signifikant mer positive til dette spørsmålet enn de som har barn i husholdningen (47 mot 37 prosent). Videre er personer med lav utdanning og lav inntekt mer positive enn andre.

9.4 Øvrige holdninger til samfunnsspørsmål

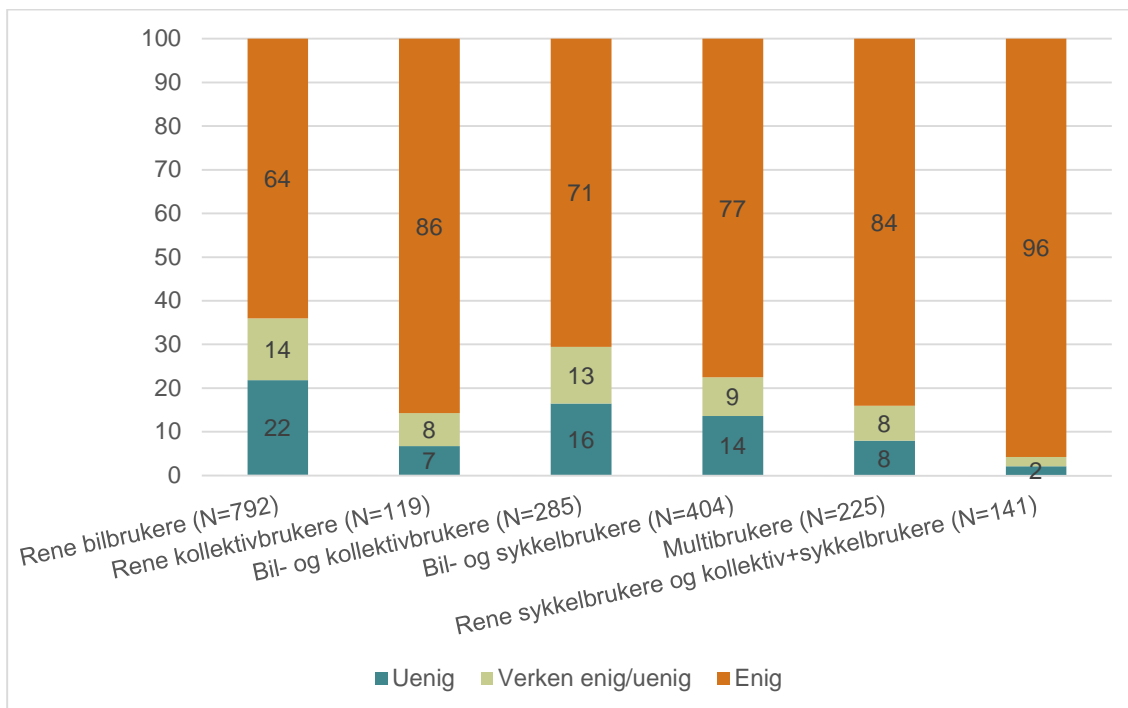
De to siste dimensjonene vedrørende samfunnsspørsmål handler om hvorvidt man er opptatt av materielle ting og hvor positiv man er til deleordninger. Den første dimensjonen inkluderer de som mener at inntekt er et viktig mål på vellykkethet, at det er positivt å eie eiendom, og de som liker å ha det siste innen elektronisk utstyr og sportsutstyr. Totalt er det 23 prosent av utvalget som er positive til disse spørsmålene, og som vi kan kalle «materielt interesserte». Det er ingen signifikant forskjell mellom de ulike transportprofilene, viser en kvikvadrat-test.

Det er imidlertid en relativt stor forskjell på menn og kvinner. 30 prosent av mennene identifiserer seg som materielt interesserte, mens det bare gjelder 19 prosent av kvinnene. Blant ulike aldersgrupper finner vi en tendens til at oppslutningen synker med alder, som figur 9.4 viser. Størst oppslutning finner vi blant 18-24 åringene (40 prosent), og lavest oppslutning blant de som er mellom 55 og 67 år (20 prosent). Det er ellers lite variasjon etter utdanningsnivå, inntektsnivå og bosted.



Figur 9.4: Materiell interesse og aldersgrupper. Prosent. Signifikant for $p < 0,001$ (kjikvadrat-test).

Den andre dimensjonen handler om delingsøkonomi. Utvalget er spurt om de er positiv til å bruke tre typer deleordninger: Bildeling, by- og bygdesykkeldordninger, og Airbnb. Figur 9.5 viser hvordan de ulike transportprofilene stiller seg til denne dimensjonen.



Figur 9.5: Holdning til deleordninger og transportprofiler. Prosent. Signifikant for $p < 0,001$ (kjikvadrat-test).

De aller fleste er positive til deleøkonomi og deleordninger, men andelen er signifikant lavere blant de rene bilbrukerne sammenlignet med rene kollektivbrukere, multibrukere og sykkel-/kollektivbrukere. I tillegg er kvinner mer positive enn menn (83 mot 68 prosent), og oppslutningen til denne dimensjonen øker med høyere utdanningsnivå.

10 Holdninger, aktiviteter og transportmiddelbruk

10.1 Identifisering av de viktigste forskjellene

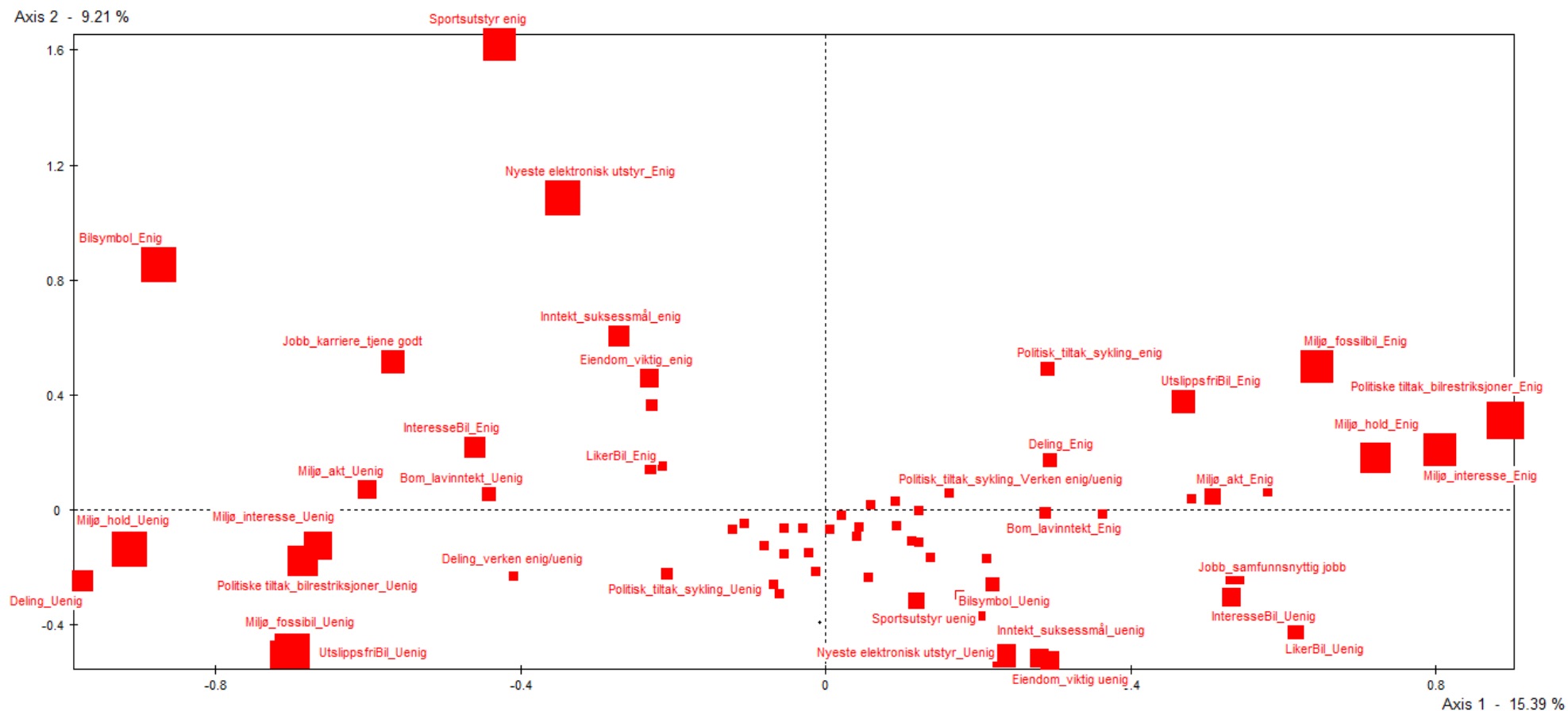
For å undersøke i hvilken grad livsstilsmessige faktorer (holdninger og aktiviteter), kan forklare transportmiddelbruk, har vi benyttet korrespondanseanalyse. Som vi har sett i de forrige kapitlene, er det en sammenheng mellom holdninger til bil, miljø og andre samfunnsspørsmål og transportmiddelbruk/transportprofil. I tillegg har vi vist at det er noen forskjeller mellom de ulike transportprofilene og hvilke og hvor mange aktiviteter man foretar utenfor hjemmet. Fordelen med korrespondanseanalyse er at man kan vise sammenhengen mellom samtlige variabler og ikke bare de bivariate sammenhengene, som f.eks. mellom miljøholdninger og transportmiddelbruk.

Vi har undersøkt holdninger for seg og adferdsspørsmål (aktivitetsnivå, type aktiviteter) for seg, og også kombinasjoner av holdninger og adferd for å se hva som er de viktigste forskjellene i datamaterialet. Det ble gjennomført flere analyser der vi trakk fra og la til ulike variabler og ulike kodinger av samme variabel (f.eks. om man har deltatt på en gitt aktivitet eller ikke og hvor mange ganger man har deltatt i en gitt aktivitet). I en multipl korrespondanseanalyse er det liten mulighet til å sammenlikne analysenes forklaringskraft², og man er i stor grad avhengig av å lete etter dimensjoner som kan tolkes substansielt og som gir mening. Korrespondanseanalyser er ofte en leteprosess der det gjennomføres ulike kjøring med ulike kombinasjoner av de variablene man er interessert i, der man tar inn og ut variabler for å se i hvilken grad man finner nye interessante sammenhenger. Det å prøve ut ulike variabler i analysene kan også brukes for å undersøke den interne stabiliteten. Er det slik at dimensjonene (slik de kan tolkes substansielt) er de samme selv om man trekker ut en variabel? Eller om man bruker ulike kodinger av samme variabel?

I stedet for å trekke inn alle spørsmål i analysene som gikk på holdninger til bil, miljø og andre samfunnsspørsmål, benyttet vi de allerede konstruerte dimensjonene som ble identifisert i kapitlene 7, 8 og 9, bortsett fra spørsmålene om som danner «materiell interesse»-dimensjonen, for å undersøke om de kunne samvariere med andre holdningsspørsmål enkeltvis. I tillegg trakk vi inn enkeltspørsmål fra kapitlene 7, 8 og 9 som det ikke inngikk i noen av de identifiserte dimensjonene i disse kapitlene. Alle dimensjonene/spørsmålene som dimensjonene er basert på, er kodet etter grad av enighet «enig», «verken enig/uenig» og «uenig».

Valget falt til slutt på 17 variabler med 38 variabelkategorier, som alle går på ulike holdninger miljø, bil og andre samfunnsspørsmål. Aktiviteter og aktivitetsnivå viste seg å ha liten sammenheng med holdninger og er derfor ikke inkludert i analysen. Ulike kjøringene har vist at valgte dimensjonene går igjen uavhengig av hvilke variabler/variabelkategorier man inkluderer i analysene, noe som betyr vi har intern stabilitet i denne analysen

² I korrespondanseanalyse brukes begrepet «inertia» for å si noe om analysens forklaringskraft. Denne kan imidlertid ikke tolkes som en styrke på sammenhengene mellom variablene i en multipl korrespondanseanalyse fordi styrkes vil avhengige av hvor mange variabler som er inkludert i analysen og hvordan variablene er kodet (Hjellbrekke 2007).



Figur 10.1 Plassering av variabelkategorier (aktive) langs akse 1 og 2. Variabelkategorier som bidrar aktivt til å beskrive forskjeller i holdninger, er markert med tekst. Jo større betydning en variabelkategori har for konstruksjonen av en dimensjon, jo større firkant.

Tabell 10.1 gir en oversikt over variabler³ som ble inkludert i den endelige analysen.

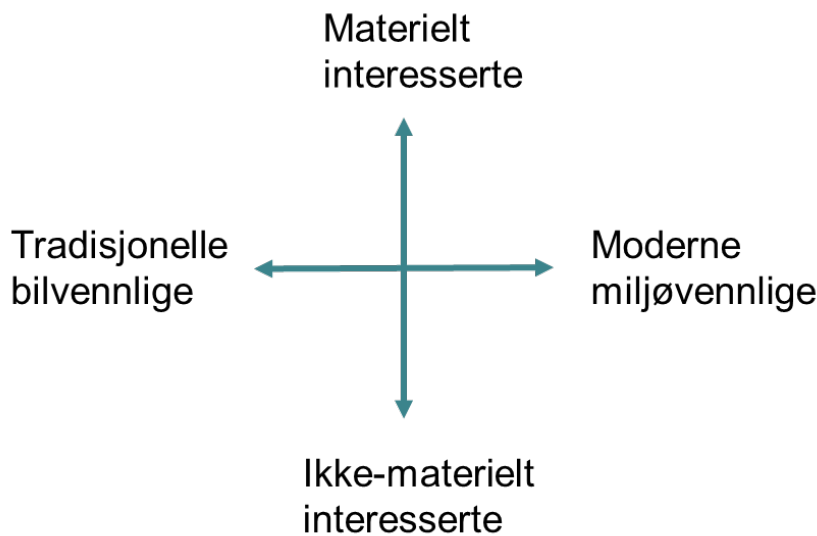
Tabell 10.1 Oversikt over variabler som danner hoveddimensjonene.

Grovinndeling av holdninger	Faktorer/spørsmål inkludert i analysen
Holdninger til bil	<ul style="list-style-type: none"> ○ Bil som symbol (statussymbol eller praktisk fremkomstmiddel) (Bilsymbol) ○ Interesse for bil (InteresseBil) ○ Liker å kjøre bil (LikerBil)
Holdninger og adferd knyttet til miljø	<ul style="list-style-type: none"> ○ Foretrekker utslippsfrie biler (Utslippsfri_bil) ○ Stor interesse for miljø og miljøvern (Miljø_holdninger) ○ Miljøvennlig adferd på andre områder enn transport (Miljø_interesse) ○ «Jeg velger aktiviteter som ligger nær boligen for å redusere bilbruken» (Miljø_akt) ○ «Det er helt greit at de som kjører fossilbil betaler mer for å bruke bil enn de som kjører elbil» (Miljø_fossil)
Holdninger til transportpolitiske tiltak	<ul style="list-style-type: none"> ○ Positiv til bilrestriksjoner (Politisk tiltak_bilrestriksjoner) ○ Positiv til sykkeltiltak (Politiske tiltak_sykling) ○ «Jeg ville vært mer positiv til bompenger hvis kostnadene var lavere for personer med lav inntekt» (Bom_Lavinntekt)
Holdninger til deleordninger	<ul style="list-style-type: none"> ○ Positiv til deleordninger (Deling)
Holdninger til materielle goder	<ul style="list-style-type: none"> ○ «Inntekt er den viktigste målestokken for suksess og vellykkethet (Inntekt_suksessmål) ○ «Å ha egen eiendom som hus, hage, hytte eller feriested er viktige forutsetninger for å leve et godt liv» (Eiendom_viktig) ○ «Jeg liker å ha det siste nye av elektronisk utstyr» (Nyeste elektronisk_utstyr) ○ «Jeg liker å ha det nyeste av sportsutstyr» (Sportsutstyr)
Holdninger til arbeid/jobb	<ul style="list-style-type: none"> ○ «Hva er viktigste egenskap ved en jobb når du skal velge arbeid?» (ett alternativ mulig): <ul style="list-style-type: none"> ○ At det er en spennende jobb med muligheter for å gjøre karriere og tjene godt ○ At jeg tjener godt nok, slippe ansvar og ikke må tenke på jobben etter arbeidstid ○ At det er en krevende og ansvarsfull jobb med muligheter for å lære og utvikle meg ○ At det er en samfunnsnyttig jobb der en kan få hjelpe andre mennesker

Resultatet fra analysene er vist i figur 10.1, med forkortninger som angitt i parentes tabell 10.1 over. Figuren viser – sammen med analyser av resultattabeller (se vedlegg 5.1) – at det er en sterk sammenheng mellom holdninger til bil og miljø, miljøadferd på andre områder enn transport, holdninger til deleordninger, holdninger til transportpolitiske tiltak, og hvilket syn man har på arbeid. Dette kommer til uttrykk i hvordan respondenter plasserer seg langs akse 1 (den horisontale akse). På venstre side av akse 1 finner vi de som vi her

³ Som nevnt har vi benyttet faktorene som fremkommer i faktoranalysene av ulike holdninger til bil, miljø og andre samfunns spørsmål som beskrevet i kapittel 7,8 og 9, ettersom disse analysene viste at det var høy korrelasjon mellom ulike holdningsvariabler. De spørsmålene som er tatt med enkeltvis, er markert med anførelstegen i punktlisten.

kan kalle *tradisjonelle bilvennlige* som kjennetegnes av å være mer positive til bil (interesse for bil, bil i større grad et statussymbol enn et praktisk fremkomstmiddel), er mindre opptatt av miljø og har mindre miljøvennlig adferd på andre områder enn transport, er mer negativ til restriksjoner på bil, er mindre positive til deleordninger og er i større grad opptatt av å ha en spennende jobb der man kan gjøre karriere og tjene godt. De som plasserer seg på høyre side av akse 1, som vi her kan kalle de *moderne miljøvennlige*, ser i større grad på bilen som et praktisk fremkomstmiddel, har mindre interesse for bil, er mer opptatt av miljø og har mer miljøvennlig adferd på andre områder enn transport, velger i større grad aktiviteter i nærheten av bolig for å spare miljøet, er mer positive til restriksjoner på bil, er mer positive til deleordninger og er mer opptatt av å ha en samfunnsnyttig jobb der en kan hjelpe andre mennesker. Akse 2 – den vertikale akse – forteller oss at det også er en forskjell mellom respondentene i holdninger til materielle goder. De som plasserer seg øvre del av grafen kan her betegnes som *materielt interesserte*. De mener at bilen først og fremst er et statussymbol, at å ha eiendom av ulik slag er en viktig forutsetning for å leve et godt liv, at inntekt er den viktigste målestokken for suksess og vellykkethet og at det er viktig å ha det nyeste innen elektronisk utstyr og sportsutstyr. De som er mindre opptatt av slike goder plasserer seg i nedre del av grafen og kan her betegnes som *ikke-materielt interesserte*. De som er mest opptatt av politiske tiltak for å fremme sykling, plasserer seg også blant de sistnevnte. Det å ha en spennende jobb hvor man kan gjøre karriere og tjene godt er spesielt utbredt blant de som plasserer seg i øvre del av graden blant de materielt interesserte. Tolkningen vår av hovedforskjeller i holdninger er illustrert av figur 10.2. Til sammen utgjør disse forskjellene det som vi heretter vil kalle «holdningsrommet».



Figur 10.2. Hovedforskjeller i holdninger, som skildret av henholdsvis akse 1 og 2.

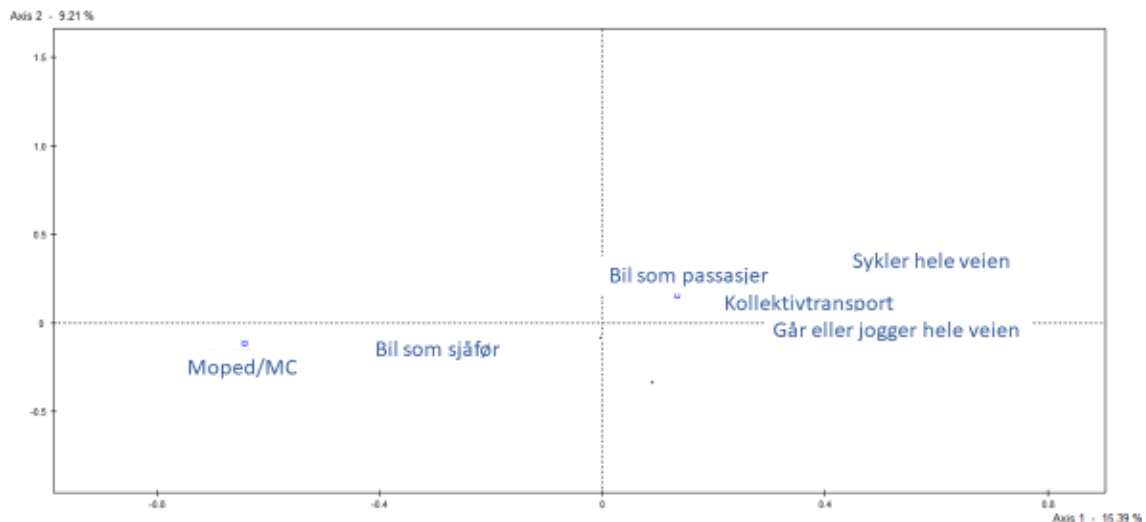
Dette holdningsrommet skiller seg ut fra tidligere korrespondanseanalyser av holdninger til bil og miljø fordi det også inkluderer spørsmål om interesse for materielle goder (Berge 1996, Berge 1997, Nordbakke 2002). Mens av verdier, holdninger og livsstil (generelt; Gallup kompass 2021, Norsk monitor 2021) har funnet forskjeller mellom henholdsvis de tradisjonelle og de moderne og mellom de som er mer fellesskapsorienterte og de som er mer individorienterte, ser vi i vår analyse trekk fra begge disse dimensjonene i det som vi her har betegnet som tradisjonelle bilvennlige og moderne miljøvennlige. Våre analyser tyder på at det er større sammenfall mellom grad av individorientering og grad av tradisjonalisme-

orientering på transport- og miljørettede spørsmål enn i analyser av mer generelle verdi- og holdningsspørsmål. Dette skyldes nok trolig at de mer generelle undersøkelsene inkluderer langt flere holdningsspørsmål enn det vi har med i våre analyser, og at de i større grad evner å fange opp flere dimensjoner, som f.eks holdninger til sosial ulikhet og fordelings spørsmål. Berge (1996, 1997) fant liknende resultater som det vi gjør i sine korrespondanseanalyser av miljø- og transportrelaterte holdninger.

10.2 Transportmiddelbruk og aktiviteter i «holdningsrommet»

Når man har identifisert de største forskjellene i en korrespondanseanalyse, kan man deretter utfylle beskrivelsene av disse forskjellene ved å tilføye det som i korrespondanseanalysen kalles supplementærpunkt. Dette er passive punkt som ikke virker inn på konstruksjonen av de dimensjonene man har identifisert. I det følgende undersøkes sammenhengen mellom hhv vanligste transportmiddel på arbeidsreisen i sommerhalvåret og type transportprofil og de to dimensjonene i «holdningsrommet».

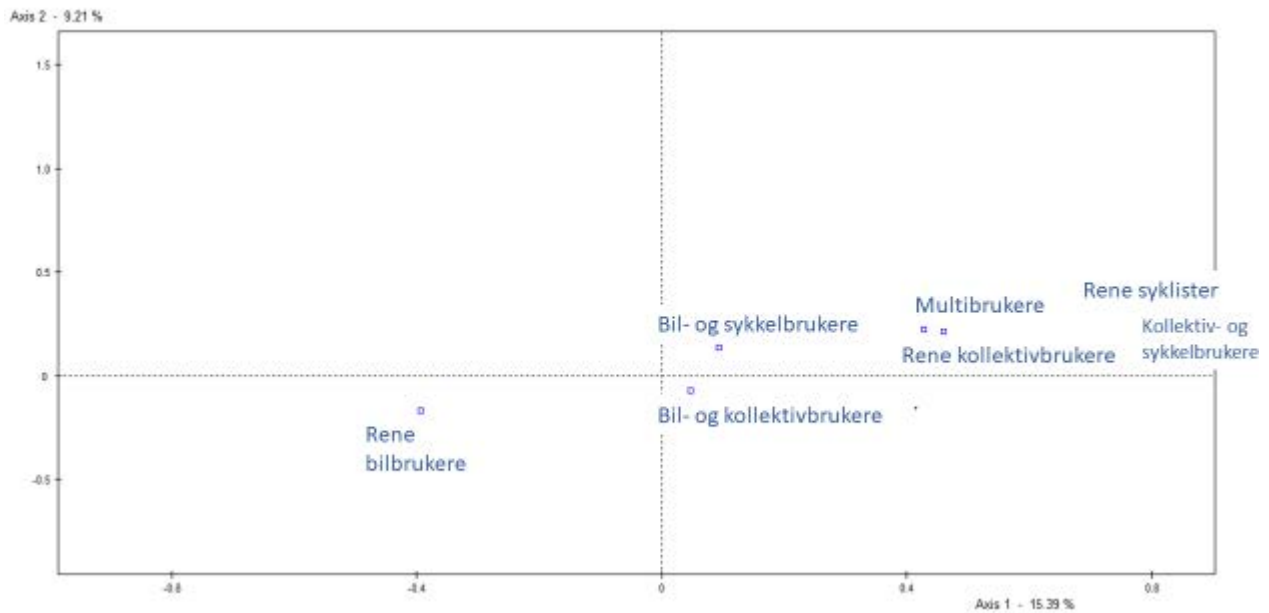
Figur 10.3 viser hvordan svarene på hvilket transportmiddel man vanligvis benytter på arbeidsreisen i sommerhalvåret, fordeler seg i «holdningsrommet».



Figur 10.3 Svarkategorier på spørsmålet om transportmiddelbruk på arbeidsreisen i sommerhalvåret projisert inn som supplementærpunkt i «holdningsrommet»

Figuren viser at det er en klar sammenheng mellom hvordan man reiser til arbeid i sommerhalvåret og akse 1: De som vanligvis bruker bil som sjåfør plasserer seg blant de tradisjonelle bilvennlige, mens de som bruker mer miljøvennlige transportmidler på arbeidsreisen plasserer seg blant de moderne miljøvennlige. Når differansen mellom ytterpunktene overstiger 0,8 tilsier dette at sammenhengen mellom en gitt variabel og en akse er sterk (Roux og Rouanset 2004). Test-verdiene (se vedlegg 5) viser også at samtlige svarkategorier skiller seg sigifikant ut fra gjennomsnittet (origo). Vi finner liten sammenheng mellom de ulike svarkategoriene og akse 2, dvs. grad av materiell interesse.

Figur 10.4 viser hvordan grupper med ulike transportprofil i løpet av sommerhalvåret – dvs. hvor ofte de bruker ulike transportmidler generelt i løpet av en uke uavhengig av formål – plasserer seg i «holdningsrommet».

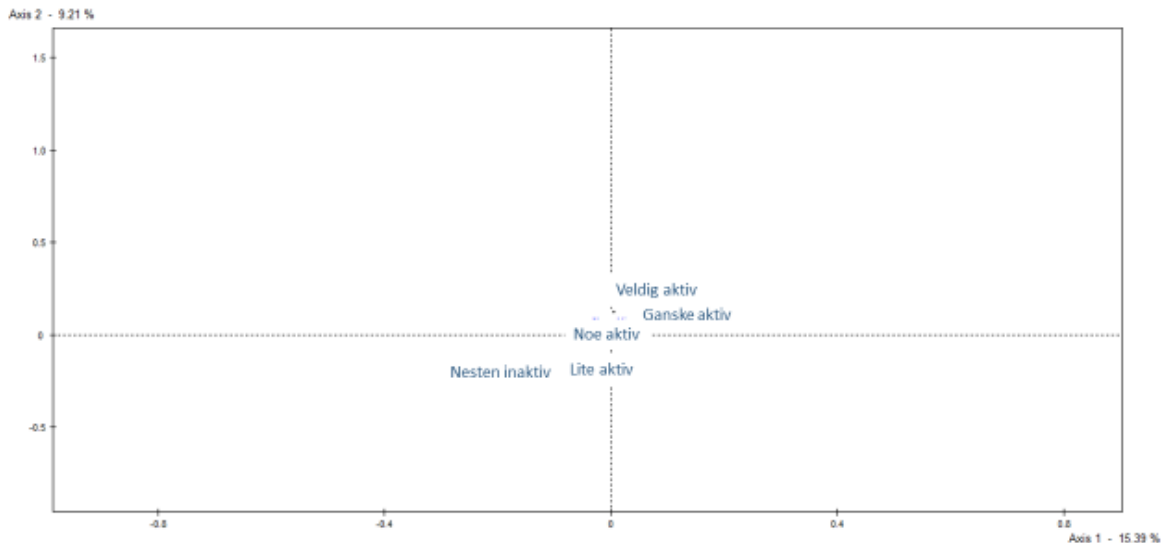


Figur 10.4 Grupper med ulike transportprofil i sommerhalvåret projisert inn som supplementarpunkt i «holdningsrommet».

Figuren viser at det er en klar sammenheng mellom hvilken transportprofil man har i løpet av en uke i sommerhalvåret og hva slags holdninger man har (tradisjonelle bilvennlige eller moderne miljøvennlige), som skildret gjennom akse 1. Rene bilbrukere plasserer seg klart blant de som har mer tradisjonelle bilvennlige holdninger, mens de som bruker bil i kombinasjon med andre transportmidler (gange/sykkel/kollektivtransport) plasserer seg blant de som har mer moderne miljøvennlige holdninger. Respondenter som kombinerer bil- og kollektivtransport plasserer seg imidlertid svært nært origo (ikke signifikant avstand, se vedlegg 5.2), noe som tilsier at disse verken har tradisjonelle bilvennlige holdninger eller moderne miljøvennlige holdninger. Rene sykklister, rene kollektivbrukere og de som kombinerer kollektiv- og sykkel eller er multibrukere plasserer seg klart lengst fra origo, og tilsier at de har de mest moderne miljøvennlige holdningene. Ingen av gruppene med ulike transportprofil har sammenheng med akse 2, som skilder grad av materiell interesse.

Analysene over viser at det er en klar sammenheng mellom transportmiddelbruk om man er mer moderne eller tradisjonell i sine holdninger, når det gjelder bil, miljø, transportpolitiske tiltak og andre samfunnsspørsmål (deleordninger og viktigste egenskap ved en jobb). Analysene viser at også bilbrukere kan ha moderne miljøvennlige holdninger, men at dette først og fremst er bilbrukere som kombinerer bil med andre transportmidler (multibrukere og bil- og sykkelbrukere) i løpet av en uke.

Figur 10.5 viser hvordan ulike kategorier for aktivitetsnivå i løpet av en uke (se kapittel 3 for konstruksjon av variabel) plasserer seg i «holdningsrommet».



Figur 10.5 Aktivitetsnivå i løpet av en uke projisert inn som supplementærpunkt i «holdningsrommet».

I konstruksjonen av hoveddimensjonene utelot vi ulike mål på aktivitetsnivå i løpet av en uke og type aktiviteter fordi dette i liten grad hadde sammenheng med holdninger. Forskjellene i aktivitetsnivå og typer var ikke store nok i datamaterialet til det det kunne danne en egen dimensjon. Dette kommer også frem når vi nå trekker inn kategorier for aktivitetsnivå i løpet av en uke som passive og illustrerende punkt. Det er liten spredning av disse kategoriene rundt origo, noe som indikerer at det er liten sammenheng mellom aktivitetsnivå og holdninger. Det er kun en svak tendens til de moderne miljøvennlige (høyre siden av akse 1) er noe mer aktive enn de tradisjonelle bilvennlige.

10.3 Sosiodemografiske kjennetegn, individuelle ressurser og kontekstuelle forhold i «holdningsrommet»

I det følgende undersøkes om det er en sammenheng mellom dimensjonene i «holdningsrommet» og følgende faktorer:

- Alder, kjønn, utdanning, husholdningsinntekt og familiesituasjon
- Kvalitet på kollektivtilbudet⁴
- Bosted

⁴ Kvalitet på kollektivtilbudet er definert som følger:

Svært god tilgang til kollektivtransport: Minst 4 avganger per time på hverdager og under 1 km til den holdeplassen som vanligvis brukes

God tilgang til kollektivtransport: 2-3 avganger per time på hverdager og under 1 km til holdeplass, eller minst 4 avganger per time og 1-1,5 km til holdeplassen

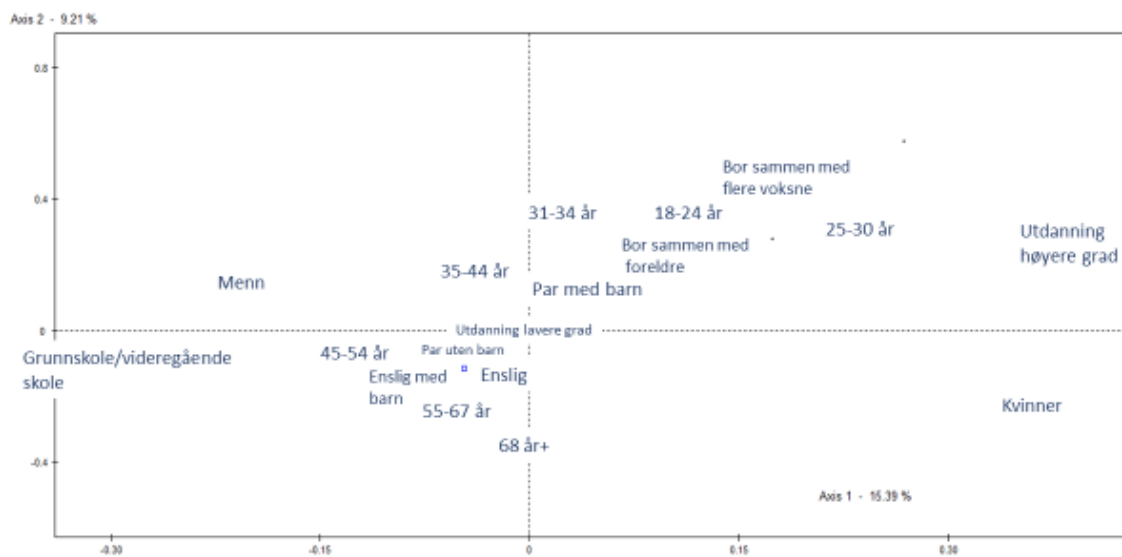
Middels god tilgang til kollektivtransport: 1 avgang per time på hverdager og under 1 km til holdeplass, eller 2-3 avganger per time og 1-1,5 km til holdeplassen

Dårlig tilgang til kollektivtransport: Avgang hver annen time eller sjeldnere på hverdager og under 1 km til holdeplass, eller 1 avgang per time og 1-1,5 km til holdeplassen

Svært dårlig eller ikke noen tilgang til kollektivtransport: Ikke noe kollektivtilbud innen 1,5 km fra boligen, eller avganger sjeldnere enn hver annen time på hverdager og 1-1,5 km til holdeplassen

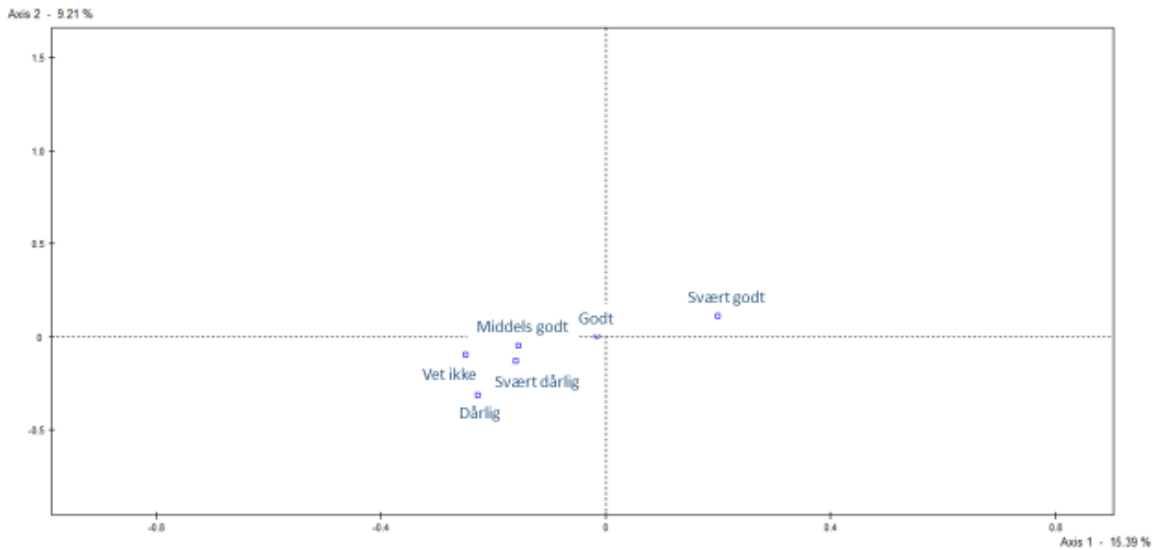
Uoppgitt: De som ikke har gitt opplysning om tilbudet.

Figur 10.6 viser hvordan svarkategoriene for alder, kjønn, utdanning, husholdningsinntekt og familiesituasjon plasserer seg inn i «holdningsrommet» som inaktive punkt (dvs. beskrivende punkt, uten innvirkning på dimensjonene som er identifiserert).



Figur 10.6 Kategorier for kjønn, alder, utdanning, husholdningsinntekt og familiesituasjon projisert inn som supplementærpunkt i «holdningsrommet». Forstørret graf.

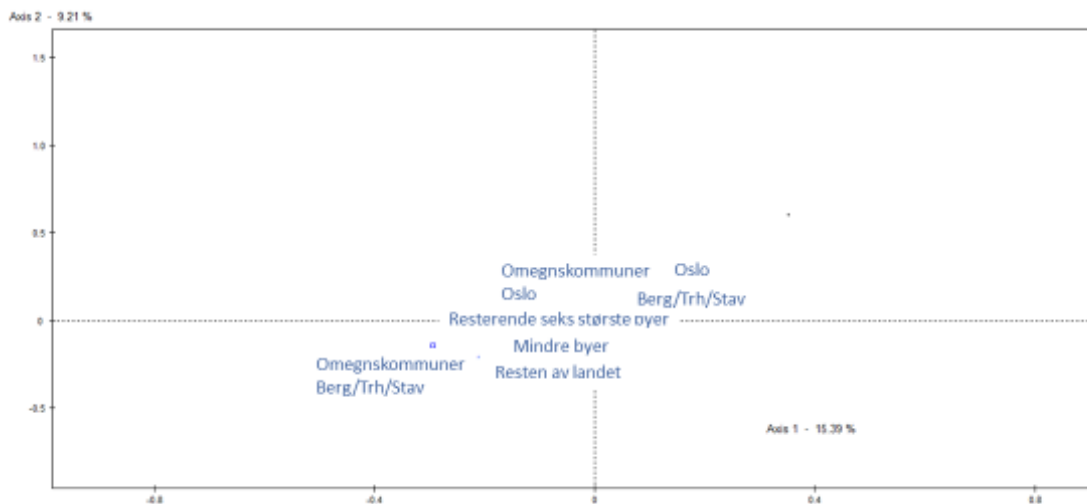
Figur 10.6 er forstørret fordi de fleste kategoriene plasserer seg nær origo, dvs. gjennomsnitt for befolkningen, og det ble vanskelig å lese grafen. Det betyr at det er en liten sammenheng mellom de ulike variablene og holdningsdimensjonene, med unntak for utdanningskategoriene, hvor det er relativt stor spredning (nærmere 0,8 i differanse, noe som tilsier en betydelig sammenheng). De tradisjonelle bilvennlige har i snitt noe lavere utdanning enn de som plasserer seg blant de moderne miljøvennlige. Resultattabeller (vedlegg 5.2) viser også at denne sammenhengen er signifikant. Vi ser en tendens til at moderne miljøvennlige (høyre side av akse 1) er noe yngre enn de tradisjonelle bilvennlige (venstre side av akse 1). Og at det er en tendens til at de materlistisk interesserte i noe større grad er yngre enn de som ikke er materialistisk interesserte (nederst i grafen). Sammenhengen er svak og ikke signifikant (se også vedlegg 5.2). Familiesituasjon har ingen betydning hvilke holdninger man har, bortsett fra at vi igjen ser en tendens til at de moderne miljøvennlige i større grad bor sammen med andre voksne eller sammen med sine foreldre (noe som har sammenheng med større andel unge blant de moderne miljøvennlige). Kjønn har en noe sterkere sammenheng med akse 1, der noe flere kvinner finnes blant de moderne miljøvennlige enn blant de tradisjonelle bilvennlige, og motsatt for menn. Differensen mellom kvinner og menn er på under 0,8 langs akse 1, noe som tilsier at at denne sammenhengen ikke er betydelig, selv om den er signifikant (se vedlegg 5.2). Figur 10.7 viser hvordan svarkategoriene på kvalitet på kollektivtilbudet fordeler seg i «holdningsrommet».



Figur 10.7 Kategorier for kvalitet på kollektivtilbudet som supplementarpunkt i «holdningsrommet».

Det er liten spredning i kategoriene for kvalitet på kollektivtilbudet langs akse 1, noe som tilsier at det er en svak, men ikke sterk sammenheng mellom kvalitet på kollektivtilbudet og akse 1 (differansen mellom ytterpunktene er langt under 0,8), selv om kategoriene er signifikant forskjellige fra gjennomsnittet/origo (se vedlegg 5.2). Det er en tendens til at de som har tradisjonelle bilvennlige holdninger (venstre side av akse 1) har noe dårligere tilbud enn befolkningen generelt, og at de som har moderne miljøvennlige holdninger har et svært godt tilbud. Kvalitet på kollektivtilbudet har ingen sammenheng med akse 2 i «holdningsrommet».

Figur 10.8 viser hvordan bosted varierer i «holdningsrommet».



Figur 10.8 Bostedskategorier som supplementarpunkt i «holdningsrommet».

Det er ikke stor spredning mellom punktene i grafen, noe som tilsier at holdninger er mer eller mindre uavhengig av bosted. Den største forskjellen finner vi mellom de som bor i omegnskommuner til Bergen/Trondheim/Stavanger, som i større grad har tradisjonelle bilvennlige holdninger (til venstre i akse 1) og de som bor i de større byene, som i større grad har moderne miljøvennlige holdninger (til høyre i akse 1). Resultattabellene viser også at disse kategoriene er signifikant forskjellige fra origo (se vedlegg 5.2). De andre

bostedsområdene er ikke signifikant forskjellig fra origo. Bosted har ingen sammenheng med akse 2.

10.4 Oppsummering

I kapitlene 6, 7, 8 og 9 så vi på sammenhengen mellom grupper med ulik 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 (deleordninger og egenskaper ved arbeid). 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 holdningsdimensjoner som evner å fange opp forskjeller i folks holdninger (basert på de spørsmål vi har stilt): De tradisjonelle bilvennlige vs de moderne miljøvennlige og de materielt interesserte vs de mindre materielt interesserte. I tillegg viste korrespondanseanalysen at aktivitetstyper/aktivitetsnivå i liten grad kan forklare forskjeller mellom folk og at det har liten 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 samfunnsspørsmål (primært deleordning 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.
- Holdningsdimensjonen materiell 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 tabell 10-2. En oppsummerende resultatgraf fra korrespondanseanalysen er også gitt i vedlegg 6.

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

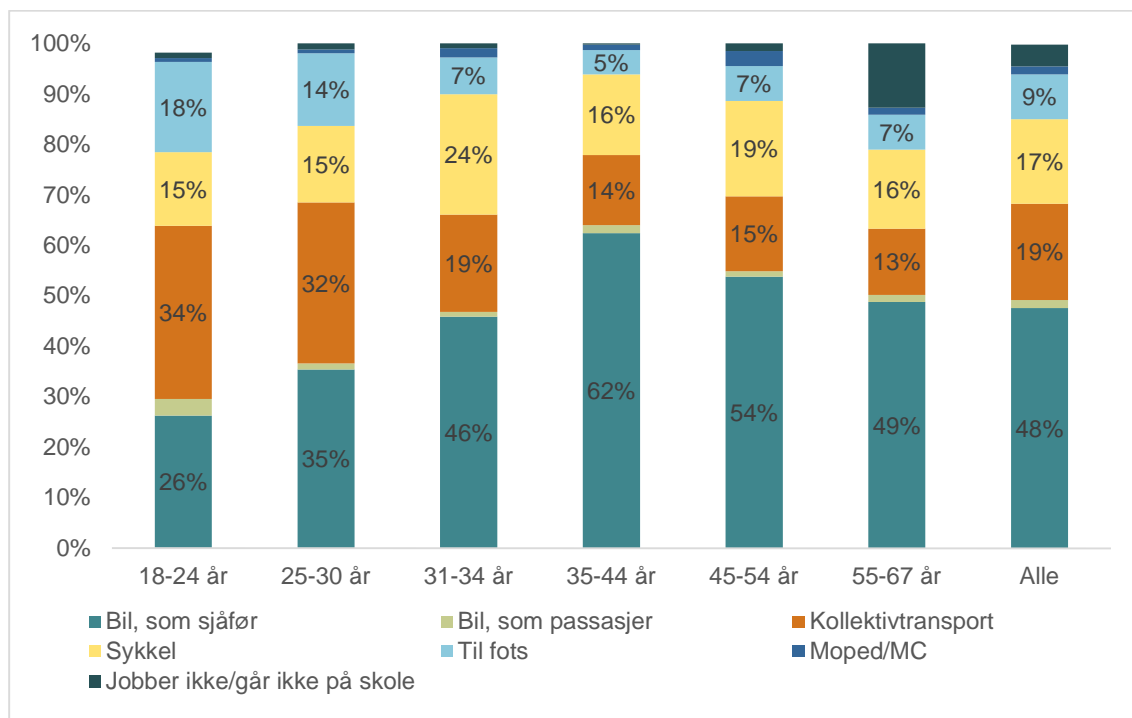
*parentes angir at sammenhengen er svak

11 Årsaker til bilbruk og kollektivtransport til jobb – hva forklarer bilbruk på arbeidsreisen?

Fra tidligere forskning vet vi en del om hvilke strukturelle og «harde» faktorer som påvirker transportmiddelvalg på arbeidsreiser. Tilgangen på ulike transportmidler spiller selvsagt en viktig rolle. Bilbruk er for eksempel vanligere blant de som har enkel tilgang på parkeringsplass (både ved bosted og arbeidssted) og et dårlig tilrettelagt kollektivtilbud (se f.eks. Christiansen mfl. 2016). I tillegg har reisetid mye å si. Når reisetiden med kollektivtransport i forhold til bil er høy, velger flere bil (se f.eks. Engebretsen og Christiansen 2011 og Lunke og Fearnley 2019).

Samtidig er det interessant å undersøke om det er andre årsaker som også påvirker transportmiddelvalg. Er det for eksempel slik at folk velger bil fordi de skal foreta ærender på vei til eller fra jobb, eller er det fordi man skal ha med mye bagasje? I dette kapitlet undersøker vi dette, ved å se nærmere på to undergrupper i utvalget: De som vanligvis bruker bil (N=1118) og de som vanligvis bruker kollektivtransport (374) til arbeid.

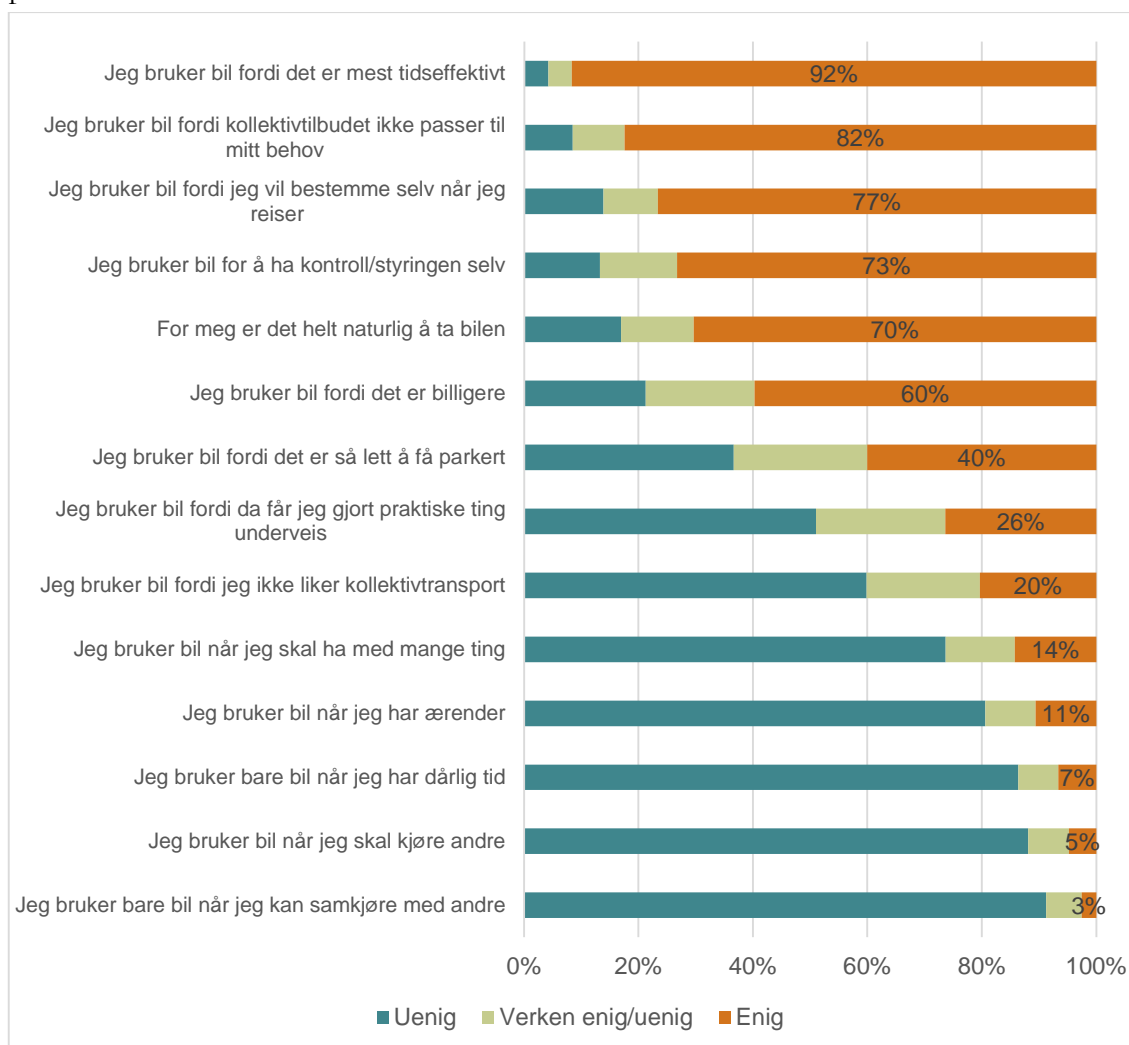
Figuren nedenfor viser transportmiddelfordelingen på arbeidsreiser, etter aldersgruppe. Vi ser at bilbruk øker noe med alder, og når en topp i alderen 35-44 år. De yngste reiser oftere med kollektivtransport og til fots.



Figur 11.1: Transportmiddelfordeling på arbeidsreiser, etter alder (18-67 år). N=2060. Prosent.

11.1 Årsaker til bilbruk

Først undersøker vi hvorfor folk velger bil på arbeidsreisen. Utvalget her er de som har svart at de vanligvis reiser med bil til og fra jobb. Respondentene er bedt om å ta stilling til fjorten påstander. Resultatene er sortert etter hvor mange som har svart at de er *enig* i påstandene

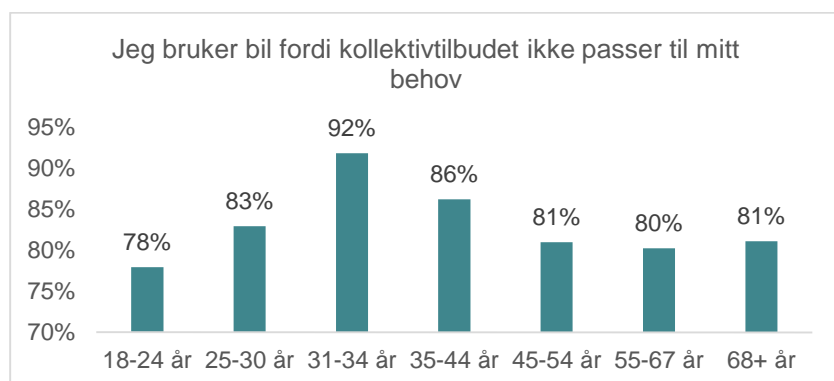


Figur 11.2: Årsaker til bilbruk på arbeidsreisen, blant personer som vanligvis bruker bil til arbeid. N=1118. Prosent.

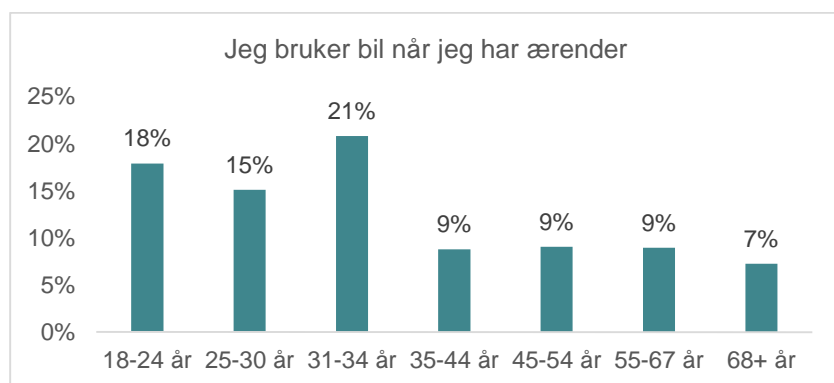
De to viktigste påstandene, med høyest andel *enige*, knytter seg til tidsbruk og kvaliteten på kollektivtilbudet. Vi ser at ni av ti svarer at de velger bil fordi det er mest tidseffektivt og fordi kollektivtilbudet ikke er godt nok tilpasset deres behov. Deretter kommer faktorer om frihet og kontroll. Rundt tre fjerdedeler svarer at de bruker bil for å kunne velge selv når de reiser, og for å selv ha kontroll/styring på transportmiddelet. Syv av ti svarer også at det for dem er helt naturlig å ta bilen. Pris er noe mindre viktig, men over halvparten av utvalget nevner at de bruker bil fordi det er billigere enn kollektivtransport.

Blant de øvrige påstandene ser vi at det å foreta ærender underveis, kjøre andre, eller frakte mange ting er mindre avgjørende for å velge bil på arbeidsreisen. Oppsummert er det altså tidsbruk og tilgang til kollektivtransport, økonomi og at bil gir mer frihet, som er de viktigste årsakene til at folk bruker bil til jobb.

Vi har også undersøkt om svarene varierer mellom ulike aldersgrupper. For de fleste påstandene er det lite variasjon, men vi ser likevel noen forskjeller, som vist i de to neste figurene.



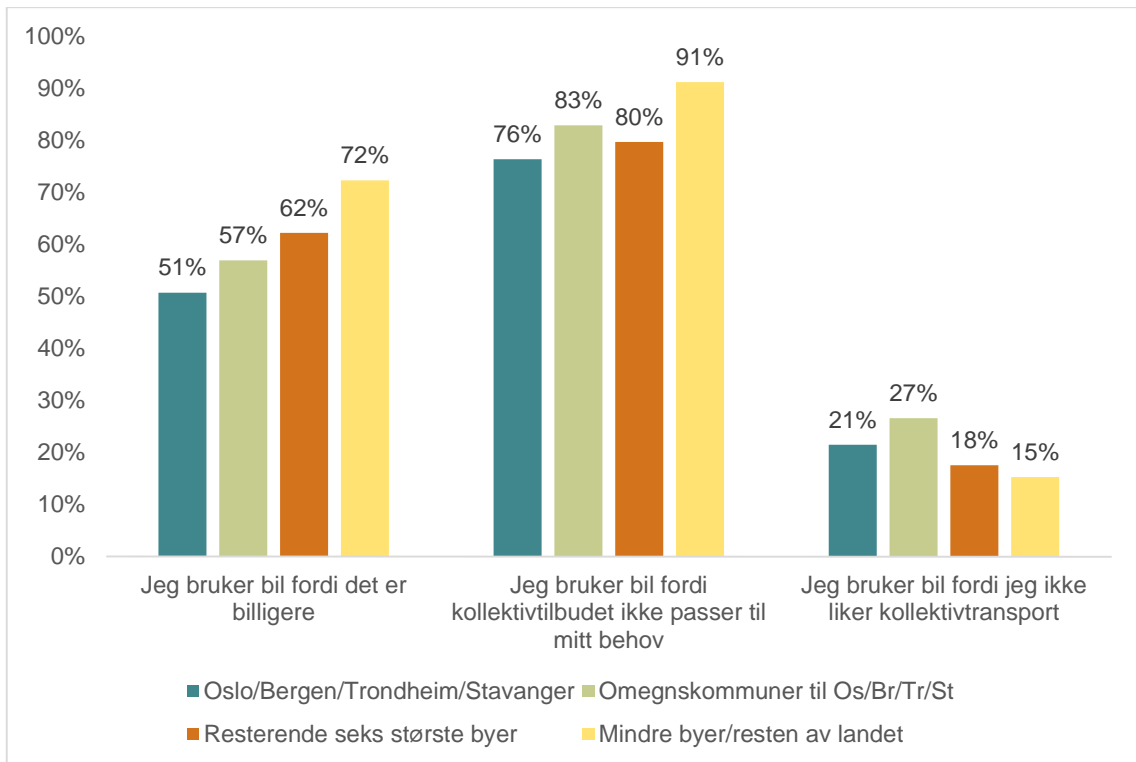
Figur 11.3: «Jeg bruker bil fordi kollektivtilbudet ikke passer til mitt behov». Andel som er enig, etter alder. Prosent.



Figur 11.4: «Jeg bruker bil når jeg har ærender». Andel som er enig, etter alder. Prosent.

De to påstandene om at man bruker bil fordi kollektivtilbudet ikke er godt nok tilpasset egne behov, og fordi man har mange ærender, varierer en del med alder. Og for begge påstandene ser vi en topp i aldersgruppen 31-34 år. En forklaring på dette kan være at unge mennesker foretar flere ærender på vei til eller fra jobb, som for eksempel å følge barn til barnehage og skole. Dermed er de mer avhengig av et godt tilpasset kollektivtilbud for at kollektivtransport skal bli et godt alternativ til bil på arbeidsreiser.

Videre undersøker vi hvordan årsakene varierer etter hvor folk bor. Nedenfor er de fire årsakene med størst variasjon valgt ut. Vi deler utvalget i tre kategorier: Bosatte i Osloområdet; bosatte i Bergen-, Trondheim- og Stavangerområdet; og bosatte utenfor de fire største byområdene.

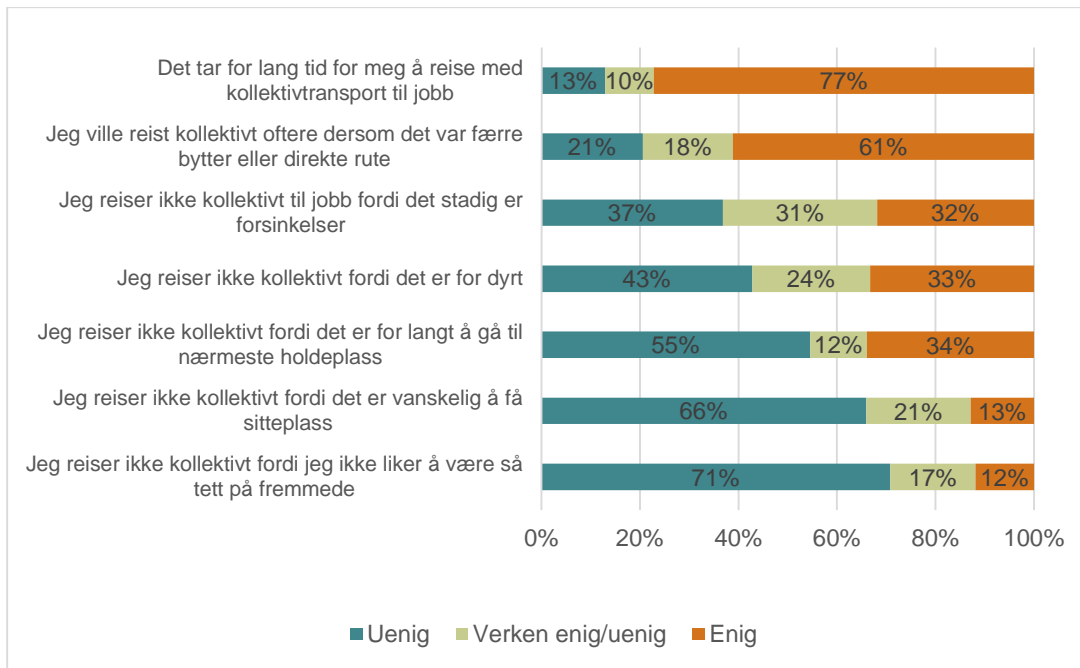


Figur 11.5: Utvalgte påstander, fordelt på bosted. Andel som er enig. Prosent.

Pris og kostnader er en viktig årsak til bilbruk for mange, og særlig er i de mindre byene. Det kan trolig forklares med at det er flere kostnader knyttet til bilbruk i de store byene, som bompenger og parkeringsavgifter. Utenfor byene er bilbruk billigere, og kollektivalternativet blir dermed relativt sett dyrere. Utenfor storbyene er det også flere som oppgir at kollektivtilbudet ikke er godt nok tilpasset deres behov. I alle områder er det relativt få som svarer at de ikke liker kollektivtransport.

11.2 Årsaker til ikke å reise kollektivt

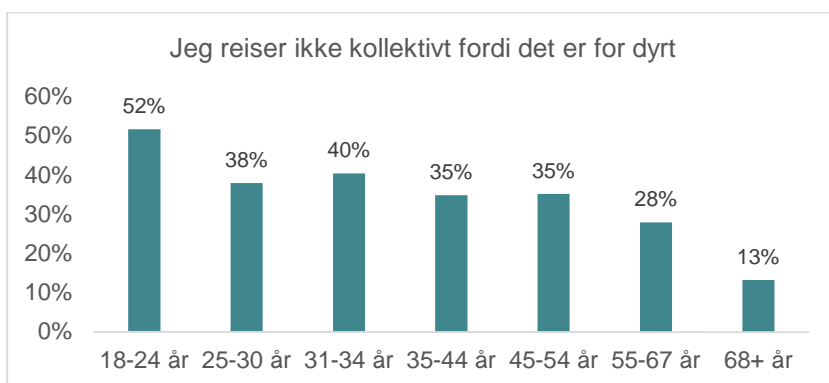
I tillegg til spørsmål om hvorfor folk bruker bil har vi også spurt om årsaker til at bilbrukere ikke velger kollektivtransport på arbeidsreisen. Også her består utvalget av de som vanligvis kjører bil til og fra jobb. Fordelingen på de syv spørsmålene er vist i figuren nedenfor.



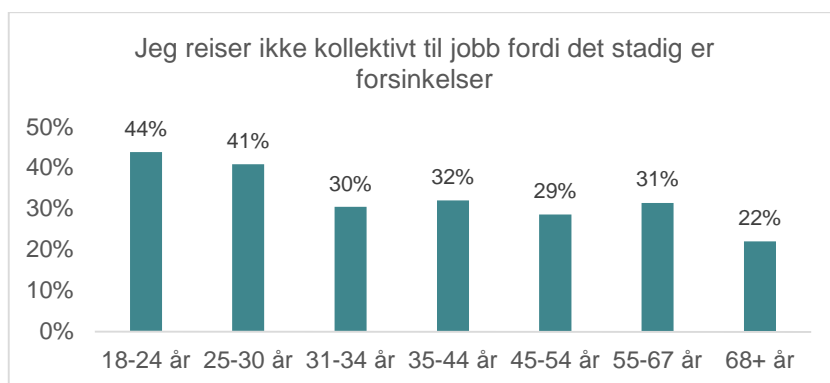
Figur 11.6: Årsaker til ikke bruk av kollektivtransport på arbeidsreisen, blant personer som vanligvis bruker bil til arbeid. N=1118. Prosent.

Igjen ser vi at tidsbruk er en viktig faktor. Nesten åtte av ti svarer at de ikke reiser kollektivt fordi det tar for lang tid. I tillegg er det mange som bruker bil fordi kollektivreisene er så kompliserte. Seks av ti svarer at det er for mange bytter. Dette er i tråd med en tidligere studie fra Osloområdet som viste at bytter, og spesielt bytter med lang ventetid, hadde stor innvirkning på hvordan man opplever kollektivreisene (Lunke 2020). Videre er faren for forsinkelser og pris også relativt viktige forklaringer, begge disse påstandene er det tre av ti som er enige i at stemmer. Til slutt ser vi at faktorer knyttet til trengsel er mindre viktige: bare ti prosent svarer at de bruker bil fordi de ikke får sitteplass eller fordi de ikke vil være så tett på fremmede.

Det er to av årsakene som gir tydelige variasjoner etter alder, nemlig spørsmålet om at kollektivtransport er for dyrt, og at det er mange forsinkelser.



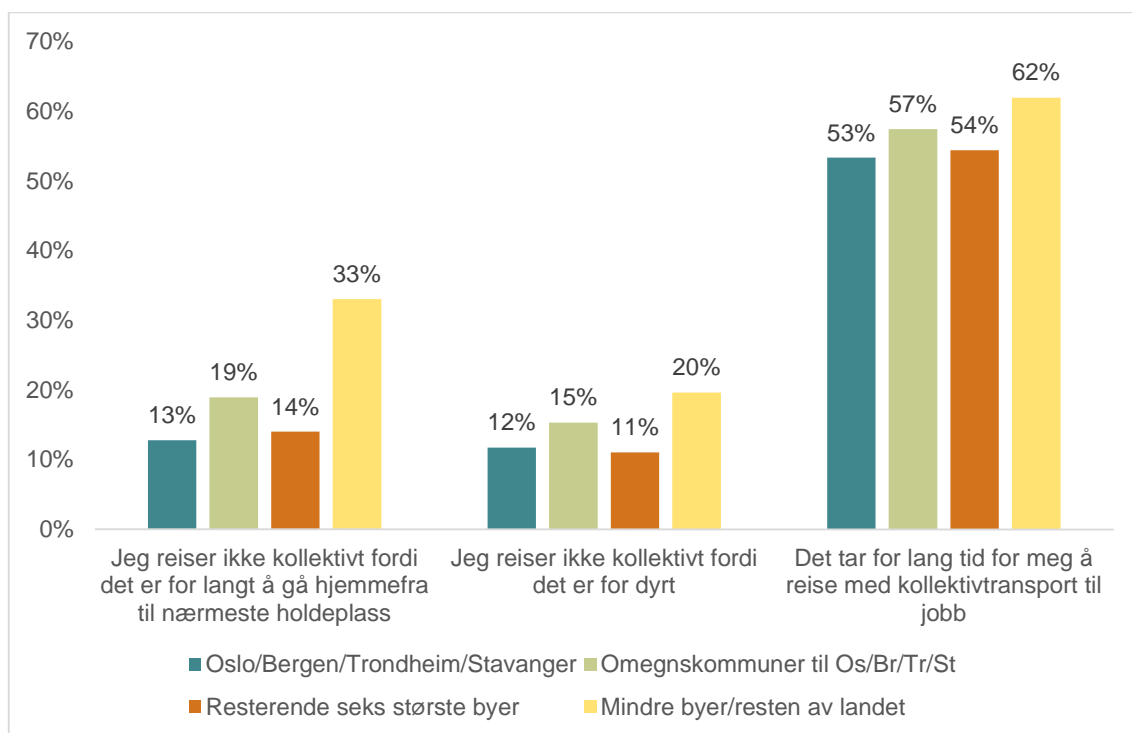
Figur 11.7: «Jeg reiser ikke kollektivt fordi det er for dyrt». Andel som er enig, etter alder. Prosent.



Figur 11.8 «Jeg reiser ikke kollektivt til jobb fordi det stadig er forsinkelser». Andel som er enig, etter alder. Prosent.

Figurene ovenfor viser at det er de yngste som er mest påvirket av pris og forsinkelser. Pris er en viktig faktor for over halvparten av 18-24 åringene. Og over 40 prosent av 18-30 åringene oppgir forsinkelser som en viktig årsak til at de bruker bil.

Vi ser også noe variasjon i de ulike byområdene, på enkelte av påstandene.

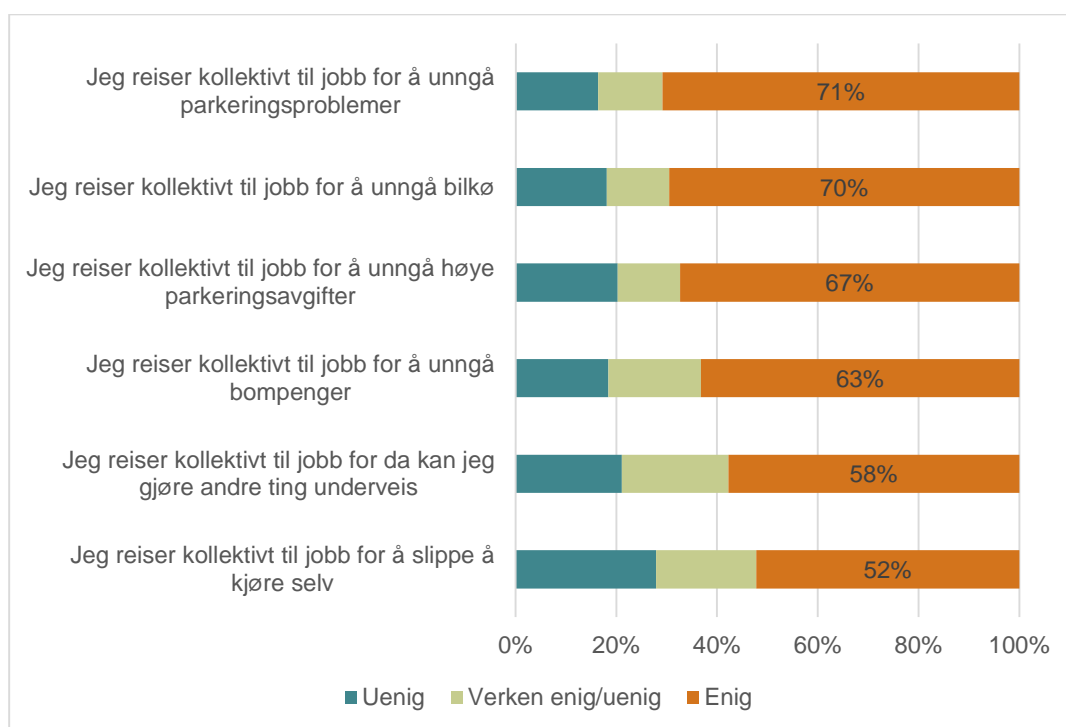


Figur 11.9: Årsaker til å ikke bruke kollektivtransport til jobb. Andel som er enig, etter bosted. Prosent.

Det er tydelig at lang avstand til nærmeste holdeplass og lang reisetid er viktige faktorer i mindre byer, men også i omegnskommunene til de store byene. I tillegg er kostnadene knyttet til kollektivbruk en viktig faktor i mindre byer. Disse årsakene kjenner vi igjen fra forrige avsnitt, om årsaker til bilbruk. Der så vi også at bilbrukere i de mindre byene oppgir at kollektivtilbudet ikke er godt nok tilpasset deres behov, i tillegg til at pris er en viktig årsak til bilbruk.

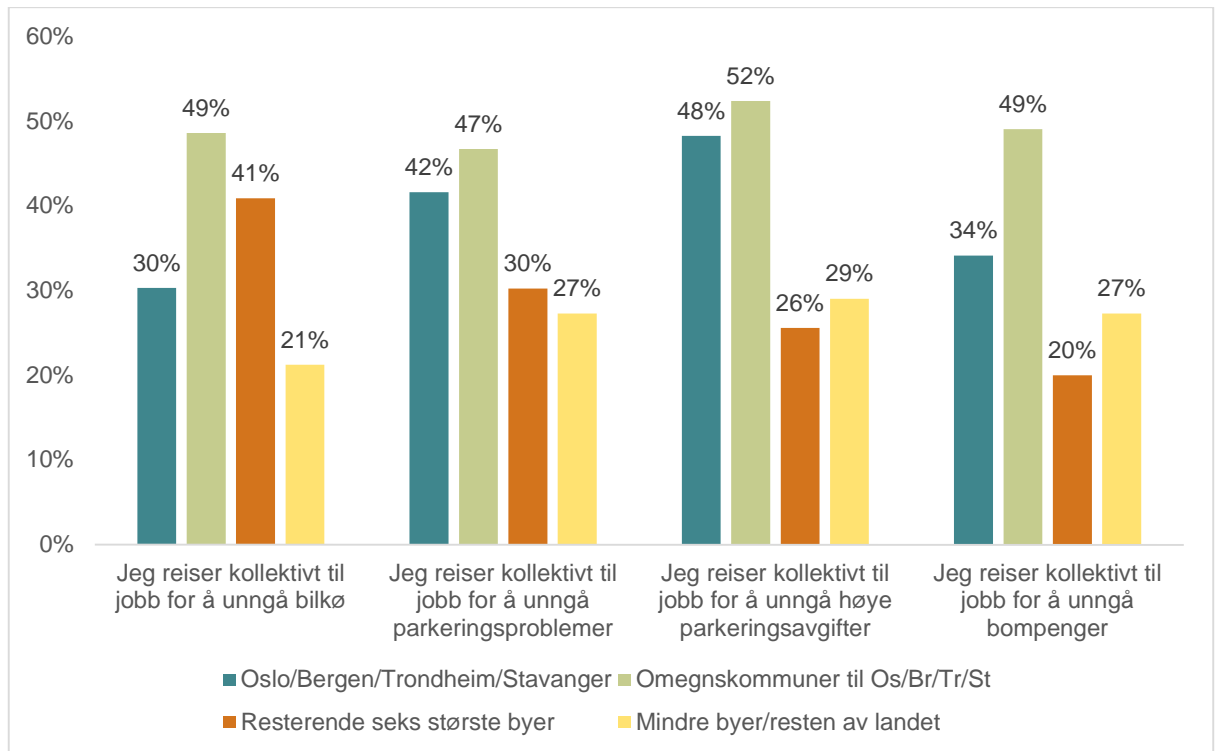
11.3 Årsaker til kollektivbruk

I tillegg til å undersøke årsaker til bilbruk har vi også spurt de som reiser kollektivt om årsakene til at de ikke bruker bil på jobbreisen. Dette utvalget består av de som som regel reiser med kollektivtransport til jobb. Utvalget er mindre (N=374), men svarene tyder på at det også her er de «harde» faktorene som er viktigst. Flere enn to tredjedeler av utvalget svarer at de reiser kollektivt for å unngå parkeringsproblemer og høye parkeringsavgifter, bompenger og bilkø (figur 11.10). Samtidig ser vi at andre faktorer også spiller en viktig rolle: Over halvparten av utvalget svarer at de reiser kollektivt for å slippe å kjøre selv, og for å kunne gjøre andre ting underveis.



Figur 11.10: Årsaker til kollektivbruk på arbeidsreisen, blant personer som vanligvis reiser kollektivt til arbeid. N=374. Prosent.

Videre kan vi undersøke hvordan holdningene varierer etter hvor folk bor, som vist i figur 11.11.



Figur 11.11: Årsaker til kollektivbruk på arbeidsreisen. Andel som er enig, etter bosted. Prosent.

Parkeringsproblemer og høye parkeringsavgifter viser seg å være viktigere i storbyene og deres omegnskommuner enn i mindre byer. Det samme gjelder til dels også bilkø og bompenger, som er en viktig faktor i omegnskommunene. Det er mange som pendler fra omegnskommunene og inn til de store byene, og dette er strekninger der det ofte er mye rushtidstrafikk i tillegg til bompenger.

11.4 Sammenhengen mellom personlige egenskaper, bosted og årsaker til bilbruk

Tidsbruk på arbeidsreisen, kvaliteten på kollektivtilbudet og ønsket om fleksibilitet er altså viktige årsaker til at man bruker bil til arbeid. Tilsvarende er ulemper med bilbruk – som parkeringsproblemer og kø – viktige grunner til at folk lar bilen stå og heller reiser kollektivt. Samtidig kan det være at hvilke holdninger man har – til bilbruk, miljø og andre samfunnsproblemer – også er med på å påvirke hvordan man reiser til jobb. Noen velger kanskje bil, på tross av at de kunne brukt kollektivtransport, rett og slett fordi de trives så godt bak rattet.

Til slutt i dette kapitlet undersøker vi hvordan personlige kjennetegn (som alder, kjønn og utdanningsnivå), bosted og holdninger har sammenheng med sannsynligheten for at man bruker bil til arbeid. Dette er gjort ved å beregne tre logistiske regresjonsmodeller. De tre modellene henger delvis sammen ved at modell I kontrollerer for personlige kjennetegn, modell II tar i tillegg med bosted, og modell III i tillegg inkluderer holdninger.

Holdningsvariablene er de samme som de dimensjonene vi presenterte i kapittel 7-9. Med denne metoden kan vi for det første undersøke hvordan de ulike variablene virker samlet sett. For det andre kan vi undersøke hvordan modellens forklaringskraft øker med flere forklaringsvariabler, som kan si noe om den relative betydningen av variablene. Resultatene av de tre regresjonsmodellene er oppsummert i Tabell 11.1.

Tabell 11.1: Bilbruk på arbeidsreisen etter personlige kjennetegn, bosted og holdninger. Logistisk regresjon⁵. N=alle yrkesaktive (inkl. studenter og persosner i fødsel- og foreldrepermisjon), med førerkort i alderen 18-67 år.

	Modell I		Modell II		Modell III	
	B	Sig.	B	Sig.	B	Sig.
<i>Personlige kjennetegn</i>						
Alder	0,121	0,009	0,123	0,009	0,137	0,007
Alder (kvadrert)	-0,002	0,003	-0,002	0,003	-0,002	0,005
Kjønn (kvinne = 1)	-0,070	0,680	-0,013	0,942	0,229	0,265
Hva er din høyeste fullførte utdanning? (fire nivåer)	-0,422	0,000	-0,412	0,000	-0,238	0,039
Hva er din personlige inntekt (ni nivåer)	0,054	0,297	0,068	0,203	0,065	0,250
Antall biler i husholdningen (1=én, 2=to eller flere)	1,312	0,000	1,291	0,000	1,122	0,000
Svært god eller god tilgang på kollektivtransport (=1)	-0,371	0,021	-0,216	0,222	-0,074	0,699
<i>Bosted</i>						
Oslo			-0,566	0,172	-1,054	0,019
Stavanger			-0,716	0,093	-1,028	0,027
Bergen			0,154	0,702	-0,040	0,927
Trondheim			-1,080	0,005	-1,462	0,001
Omegnskommuner Oslo			-0,439	0,239	-0,875	0,030
Omegnskommuner St/Be/Tr			0,022	0,958	-0,278	0,533
Resterende seks største byer			-0,046	0,899	-0,400	0,311
Mindre byer			0,154	0,699	-0,098	0,818
<i>Holdningsspørsmål*</i>						
Liker å kjøre bil					0,435	0,032
Bruker nesten alltid bil					0,763	0,004
Bil med barn					0,921	0,001
Interesse for miljø og miljøvern					-0,523	0,010
Velger aktiviteter nærme boligen					-0,579	0,001
Positiv til sykkeltiltak					-0,575	0,004
Konstantledd	-2,711	0,004	-2,664	0,006	-4,164	0,000
Nagelkerke R2	0,237		0,273		0,387	
N	1715		1715		1715	

* Kun variabler som var signifikante på 5 %-nivå er inkludert. Vedlegg 3 viser alle holdningsvariablene i modellen.

Den første modellen (modell I) tar kun for seg personlige egenskaper som alder og inntekt, i tillegg til transportmessige faktorer (tilgang på bil og kollektivtransport). Vi ser at fire variabler gir signifikant ($p < 0,001$) utslag: Alder (inkludert alder kvadrert), utdanningsnivå, tilgang på bil og tilgang på kollektivtransport. Den positive B-verdien for alder tyder på at bilbruk på arbeidsreisen er vanligere blant eldre enn yngre. Den negative verdien på kvadratleddet viser samtidig at effekten av alder er avtagende, slik at effekten synker med økt alder. Høy utdanning gir lavere odds for valg av bil, som vil si at bilbruk er lavere blant de med høyere utdanningsnivå. Med én eller flere biler i husholdningen øker oddsen for valg av bil, mens oddsen er lavere for de som har god tilgang på kollektivtransport. De

⁵ I logistisk regresjon er det anbefalt å unngå ordinale variabler, men heller kode slike som dummyvariabler. I vår analyse har vi imidlertid inkludert tre ordinale variabler: Utdanning, personlig inntekt og antall biler i husholdningen. Vi har derfor gjort en kontroll ved å beregne regresjonsmodellene med dummykoding av disse variablene. Resultatene i denne kontrollen avviker i liten grad fra de som er vist her, og vi har derfor valgt å presentere resultatene med ordinale variabler.

andre variablene gir ikke signifikante effekter, men tendensene er de samme som man ofte ser i reisevanestudier: Bilbruk øker med økt inntekt, og menn kjører mer bil enn kvinner.

I modell II kontrollerer vi i tillegg for hvor respondentene bor. Vi ser at effektene av utdanning og bilhold synker noe, men retningen på effektene er fortsatt de samme. Effekten av alder er fortsatt den samme, mens effekten av kollektivtilgang er lavere og ikke lenger signifikant. Det tyder på at kollektivnivå er korrelert med bosted, for eksempel at bosatte i Oslo generelt har et bedre kollektivtilbud enn i andre byer. Når det gjelder bosted ser vi at det bare er i Trondheim at bilbruk er signifikant lavere enn referanse-kategorien, som er bosatte utenfor byer og omegnskommuner. I de andre by- og omegnsregionene finner vi ingen signifikante effekter på bilbruk. Selv om effekten ikke er signifikant er det likevel en tendens til at bosatte i Oslo og Stavanger reiser mindre med bil enn referanse-kategorien. Igjen er det også sannsynlig at en del av effekten er skjult, på grunn av korrelasjon mellom bostedsvariabelen og kollektivtilgang.

I modell III tar vi med holdningsspørsmålene. I tabell 10.1 har vi bare tatt med de holdningene som ga signifikante effekter. I vedlegg 3 er også de andre holdningsspørsmålene inkludert. Et viktig funn er at modellens forklaringskraft (målt i Nagelkerke R^2), stiger betraktelig fra modell II (0,273) til modell III (0,387). Dette betyr at holdninger er en viktig forklaring på bilbruk. Videre ser vi at effekten av alder og bilhold fortsatt er til stede. Det samme er effekten av utdanningsnivå, selv om denne har sunket noe. Det tyder på en korrelasjon mellom utdanning og holdninger. Flere av bostedseffektene har faktisk blitt kraftigere i modell III. Både i Oslo (inkludert omegnskommune) og Stavanger er det nå en signifikant effekt på bilbruk til jobb. Det betyr at når vi kontrollerer for holdninger, så er bosatte i disse byene i mindre grad bilbrukere enn de som bor utenfor byområdene.

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 nærmere boligen for å slippe å kjøre bil, og de som er positive til sykkeltiltak. Samtidig kan det nevnes at dimensjonen «positiv til bilrestriksjoner» også har en negativ effekt på bilbruk, selv om denne ikke skårer like høyt på signifikans som de andre.

Dette kapitlet har for det første vist at de praktiske og målbare fordelene med bil, som tidsbruk og mangelen på et godt kollektivtilbud, er viktige forklaringer på hvorfor pendlere velger å reise med bil. Dette viste vi både gjennom årsaksspørsmålene og i de to første modellene i tabell 10.1. Samtidig viser det seg at holdninger og preferanser, som vi har målt på ulike måter, også er en viktig forklaring. Det kan tyde på at endring i transportmiddelvalg, fra bil til kollektivtransport, kanskje ikke utelukkende kan gjøres ved å forbedre kollektivtilbudet eller gjøre det mer tungvint å kjøre bil. Dersom bilbrukernes holdninger ikke endres er det sannsynlig at en del fortsatt vil bruke bil til arbeid selv om alternativene blir bedre.

12 Endringer over tid

12.1 Holdninger til bil, miljø og samfunn

Vi tilpasset spørreundersøkelsene som ble gjennomført i dette prosjektet slik at en del av holdningsspørsmålene som ble stilt i Gallup Kompass i 1998 kunne sammenliknes med dagens holdninger. Tabell 12.1 viser hvordan respondentene svarte på ulike påstander om bil, miljø og andre samfunnsspørsmål i hhv 1998 og i 2019.

Tabell 12.1. Andel som er enig i ulike påstander om bil, miljø og samfunnsspørsmål. Alle transportprofiler. Endring fra 1998 til 2019. Prosent.

	1998	2019	
Kunnskap om og interesse for bil			
For meg spiller bilens utseende liten rolle	58	59	i.s.
For meg er bil først og fremst et praktisk transportmiddel	62	84	**
Jeg vet en del om hvordan bilen fungerer rent teknisk	61	54	**
Jeg liker å bruke mye tid og krefter på å vurdere forskjellige bilmerker og modeller når jeg/husstanden kjøper bil	45	50	**
Jeg kan såpass mye om biler at jeg vet hva som er et godt eller dårlig kjøp	43	45	i.s.
Jeg foretrekker biler med kraftig motor og høy akselerasjon	30	28	i.s.
Jeg foretrekker store biler med et luksuriøst preg og høy grad av komfort	19	22	**
Miljø – holdninger og adferd			
I en valgsituasjon bør arbeidsplasser prioriteres framfor miljøvern	36	28	**
Jeg betaler gjerne litt ekstra for en vare som er miljøvennlig	67	58	**
Med den prioriteten miljøproblemer har fått, er løsninger på miljøproblemene innen rekkevidde	22	16	**
Ny teknologi vil løse fremtidens miljøproblemer	33	52	**
Jeg synes bilen er skyld i en stor del av luftforurensingen	53	52	i.s.
Gratis parkering ved arbeidsplasser bør beskattes	9	19	**
Jeg aksepterer restriksjoner på min bilbruk for å bedre miljøet	39	47	**
Jeg velger aktiviteter som ligger nær boligen for å redusere bilbruken	38	39	i.s.
Jeg synes det har liten betydning for miljøet hvilke transportmidler jeg velger	27	27	i.s.
Total	100	100	
N	11784	2328	

** = signifikant forskjell på 5 prosentnivå (tosidig test), i.s. = ikke signifikant (tosidig test)

De fleste i dag er enige i at bilen først og fremst er et praktisk fremkomstmiddel (84 prosent), og dette er langt flere 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 gang for over 20 år siden mente 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, er det 52 som svarer det samme i 2019. En kuriositet er at det er færre i 2019 som har miljøvennlig adferd på andre områder enn transport enn i 1998: Det er færre i 2019 som oppgir at de gjerne betaler litt ekstra for en vare som er miljøvennlig enn i 1998 (58 mot 67 prosent). Det kan være mange forklaringer til dette. En kan være at man i 2019 er mer klar over at effekten på miljø og klima av å kjøpe miljøvennlige varer er langt mindre enn å redusere transport enn i 1998. En annen kan være økende bevissthet om at det er det totale forbruket av varer som må ned (alle produksjon av varer har klimakostnader, også de som er miljøvennlige), noe vi ikke har spørsmål om her.

Tabell 12.2: Andel som er enige i ulike påstander, blant *rene bilbrukere*. Endring fra 1998 til 2019. Prosent.

	1998	2019	
Kunnskap om og interesse for bil			
For meg spiller bilens utseende liten rolle	61	56	**
For meg er bil først og fremst et praktisk transportmiddel	66	84	**
Jeg vet en del om hvordan bilen fungerer rent teknisk	65	59	**
Jeg liker å bruke mye tid og krefter på å vurdere forskjellige bilmerker og modeller når jeg/husstanden kjøper bil	50	56	**
Jeg kan såpass mye om biler at jeg vet hva som er et godt eller dårlig kjøp	48	52	*
Jeg foretrekker biler med kraftig motor og høy akselerasjon	31	32	i.s.
Jeg foretrekker store biler med et luksuriøst preg og høy grad av komfort	19	27	**
Miljø – holdninger og adferd			
I en valgsituasjon bør arbeidsplasser prioriteres framfor miljøvern	40	38	i.s.
Jeg betaler gjerne litt ekstra for en vare som er miljøvennlig	65	48	**
Med den prioriteten miljøproblemer har fått, er løsninger på miljøproblemene innen rekkevidde	21	14	**
Ny teknologi vil løse fremtidens miljøproblemer	34	56	**
Jeg synes bilen er skyld i en stor del av luftforurensingen	46	38	**
Gratis parkering ved arbeidsplasser bør beskattes	6	9	*
Jeg aksepterer restriksjoner på min bilbruk for å bedre miljøet	32	28	*
Jeg velger aktiviteter som ligger nær boligen for å redusere bilbruken	35	31	*
Jeg synes det har liten betydning for miljøet hvilke transportmidler jeg velger	31	39	**
N	5617	978	

** signifikant forskjell på 1 prosentnivå (tosidig test), * = signifikant forskjell på 5 prosentnivå (tosidig test), i.s. = ikke signifikant (tosidig test)

Vi har også undersøkt om det har vært endringer i holdninger til bil, miljø og andre samfunnsspørsmål blant de som er rene bilbrukere, både i 1998 og i 2019. Hvordan respondentene svarte er vist i tabell 12.2.

Når det gjelder kunnskap om og interesse for bil, finner vi det samme mønsteret som for befolkningen generelt. Også rene bilbrukere har blitt mer pragmatiske til bilen, og er blitt mindre opptatt av de tekniske aspektene knyttet til bil enn tidligere. Samtidig bruker de mer tid i dag i forbindelse med innkjøp av bil og er blitt mer opptatt av at bilen har et lukseriøst preg og har høy grad av komfort.

Når det gjelder holdninger og adferd knyttet til miljø og prioritering av ulike miljøtiltak, finner vi noen forskjeller i holdninger blant rene bilbrukere sammenliknet med befolkningen for øvrig:

- Mens befolkningen som helhet i mindre grad er enige i at arbeidsplasser bør prioriteres mer enn miljøvern i 2019 enn 1998, er det ikke noe endring i holdningen til dette blant rene bilbrukere.
- Videre er det en del færre rene bilbrukere i 2019 som er enig i at bilen er skyld i en stor del av luftforurensningen enn i 1998. Dette kan ha sammenheng med at vi har fått flere el-biler på markedet.
- Det siste kan sees i sammenheng med at en del flere rene bilbrukere i 2019 også er enige i at det har liten betydning for miljøet hvilke transportmidler de velger enn i 1998.
- Til forskjell fra hele befolkningen, har det ikke vært noen nevneverdig endring blant rene bilbrukere i andelen som er enig i påstanden om at de aksepterer restriksjoner på sin bilbruk for å bedre miljøet fra 1998 til 2019 (og heller en tendens til at færre er enige i dette i dag).

12.1.1 Oppsummering

For å oppsummere kan vi si at folk generelt og også rene bilbrukere har fått et mer pragmatisk forhold til bil, samtidig som de bruker mer tid på innkjøp av bil og legger noe mer vekt på at bilens egenskaper og komfort i 2019 enn i 1998. Når det gjelder miljøholdninger og adferd, tyder resultatene på at befolkningen som helhet mener at miljø bør prioriteres høyere sammenliknet med tidligere, men at de har blitt mer pessimistiske med tanke på at løsningene er innen rekkevidde. Samtidig er det blitt flere teknologioptimister sammenliknet med tidligere. Disse mener at det er teknologien som vil løse fremtidens miljøutfordringer.. Mens det i befolkningen ikke har vært endringer i oppfatningen av bilens rolle for luft- og miljøutfordringer i perioden 1998 til 2019, tyder resultatene på at færre blant de som er rene bilbrukere i 2019 mener bilen har en slik rolle enn i 1998. I tillegg er det slik at mens befolkningen som helhet er blitt mer positive til ulike restriksjoner på bilbruk, er det ingen eller liten endring i holdningen til dette blant de rene bilbrukerne.

13 Konklusjoner og diskusjon

13.1.1 Begrunnelser for å ta/ikke ta førerkort og endringer over tid

Som nevnt i kapittel 2 skiller man mellom fire ulike typer handlinger i sosiologien etter hvilken intensjon eller mening som ligger bak: tradisjonell handling, følelsesmessig handling, instrumentell handling og verdirasjonell handling (Weber 1922 i Berge 1997). Svarene på spørsmålet om hvorfor man tar førerkort, kan knyttes opp til «instrumentelle handlinger», det vil si handlinger hvor aktøren vurderer midlene for å nå et mål og nytten av selve målet. Sosiale normer om å ta førerkort synes ikke være av betydning for om man tar førerkort. Både når det gjelder de yngre og de eldre (som gjerne tok førerkort for lenge siden), er de viktigste årsakene knyttet opp til ønske om å kunne kjøre selv, behov for førerkort for å kunne reise dit man vil på egenhånd og at de tenkte de kom til å få bruk for det. Ved å sammenlikne de yngre (18-30 år) og de eldre (30 år eller eldre), kan vi se om det er noen forskjeller mellom de som nylig har tatt førerkort og de som trolig tok det for noen år siden i begrunnelser for å ta det.

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, tyder også på at de yngre i større grad oppgir konkrete pragmatisk 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. I sum kan det altså se ut som at de som har tatt førerkortet har fått større muligheter til å ta førerkort - ved at flere foreldre betaler for det, mens de som ikke har førerkort, har fått noe dårligere mulighet til å ta det.

13.1.2 «Transportprofil», aktiviteter og holdninger

Fra litteraturen vet vi at både sosiodemografiske kjennetegn, individuelle ressurser og kontekstuelle forhold (tilgjengelighet, kollektivtilbud, bosted) har betydning for transportmiddelvalg (se kapittel 2). I denne studien har vi også undersøkt om holdninger og aktiviteter har betydning for om man velger bil i hverdagen.

I motsetning til den nasjonale reisevaneundersøkelsen der det kun er registrert transportmiddelbruk i løpet av en gitt dag, har vi i denne undersøkelsen hatt mulighet til å se på transportmiddelbruk i løpet av en hel uke. Basert på disse opplysningene har vi konstruert ulike transportprofiler basert på grad av bruk av ulike transportmidler i løpet av en uke:

- Rene bilbrukere
- Bil- og sykkelbrukere
- Bil- og kollektivbrukere
- Multibrukere
- Kollektiv- og sykkelbrukere
- Rene kollektivbrukere
- Rene syklist

Analysen viser at det er noen forskjeller mellom disse i alder/livsfase, utdanning, inntekt og bosted. I bivariate analyser finner vi klare sammenhenger mellom grad av bilbruk og transportprofil og: 1) aktiviteter utenfor hjemme/aktivitetsnivå, 2) holdninger og interesse for bil, 3) miljøholdninger, holdninger til transportpolitiske tiltak, 4) grad av materiell interesse og 5) holdninger til andre samfunnsproblemer (som f.eks. interesse for deleordninger og 6) hvilke egenskaper ved arbeid man vektlegger). Det største forskjellene i holdninger og aktiviteter – blant de som bruker bil – finner vi mellom «rene bilbrukere» (bruker kun bil i løpet av en uke) og «multibrukere» (bruker bil tillegg til både kollektivtransport og sykkel i løpet av en uke). De som ikke bruker bil i det hele tatt i løpet av en uke, er mest enige i påstanden om at de foretrekker utslippsfrie biler, er mest opptatt av miljøspørsmål, har mest miljøvennlig adferd på andre områder enn transport og er mest positive til bilrestriksjoner og tiltak for å fremme sykling sammenliknet med de andre transportprofilene vi har undersøkt. Det er noen forskjeller mellom de ulike transportprofilene i hva slags aktiviteter de deltar i, i løpet av en uke, noe som trolig skyldes både forskjeller i bosted og livsfase. Forskjellene er imidlertid små. De mest aktive på samtlige aktiviteter som er målt, er «multibrukere», noe som kan tyde på at det er en sammenheng mellom høyt aktivitetsnivå og høy grad av kombinasjon av transportmidler i løpet av en uke.

Det er også blitt gjennomført en korrespondanseanalyse for å se alle holdnings- og aktivitetsspørsmålene i sammenheng for dermed å se om det fantes noen hovedskiller i datamaterialet når det gjelder slike spørsmål.

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): Den første dimensjonen skiller mellom det som vi har kalt «tradisjonell bilvennlige holdninger» og «moderne miljøvennlige holdninger», det andre hovedskillet går på i hvilken grad man er materialistisk orientert eller ikke.

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 deleordning 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, der de fleste «rene bilbrukere» plasseres seg blant de som har tradisjonelle bilvennlige holdninger og «multibrukere» plasseres seg blant de som har «moderne miljøvennlige holdninger». Både de som bruker bil og kollektivtransport i løpet av en uke og bil og sykkel i løpet av en uke plasseres seg i en mellomposisjon når det gjelder denne holdningsaksen og skiller seg i liten grad ut fra gjennomsnittet i befolkningen. Likevel, hovedtyngden av både bil- og sykkelbrukere og bil- og kollektivbrukere plasseres seg blant de som har moderne miljøvennlige holdninger.

- 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.

Det at de som bruker bil og i tillegg andre mer miljøvennlige transportmidler i løpet av en uke, har mer miljøvennlige holdninger og også har mer miljøvennlig adferd på andre områder enn transport sammenliknet med de som er rene bilbrukere, tyder på at de førstnevntes transportadferd har et innslag av det som Weber (1922) kaller en «verdirasjonell handling», dvs. en handling der aktøren ser å konsekvensen av handling som et mål i seg selv. Dette kan tyde på at de kun bruker bil når de ikke har andre valg.

13.1.3 Begrunnelser for bruk av bil på arbeidsreisen

For å forstå hvorfor folk bruker bil på arbeidsreisen, har vi i undersøkelsen spurt om både årsaker til at man bruker bil på arbeidsreisen og årsaker til at man ikke bruker kollektivtransport. Mange av årsakene som ble oppgitt i spørsmålene, var knyttet til ulike typer strukturelle begrensninger for folks handlingsvalg. Vi var interessert i hvordan folk vurderer ulike fordeler og ulemper i strukturen for å nå sitt mål. Dvs at vi her forutsetter det som kalles «instrumentelle handlinger» (Weber 1922). I analysene har vi kun fokusert på de som bruker bil i sommerhalvåret. Den vanligste årsakene til at man bruker bil er knyttet opp til at det er mest tidseffektivt (sammenliknet med andre transportmidler), at kollektivtilbudet ikke er tilpasset deres behov og at det er billigere (enn å bruke andre transportmidler), noe som kan forstås som strukturelle begrensninger, dvs. at de har få valgmuligheter til å velge annerledes (hvis det da ikke skal ta lengre tid eller koste mer). Andre viktige årsaker er imidlertid friheten til å bestemme selv når man vil reise og det at man har kontroll og styring selv. Dette indikerer at bilbruken ikke bare er strukturelt betinget, men også er betinget av preferanser. Mange av bilbrukerne har svart at kollektivtilbudet ikke er tilpasset deres behov. For å forstå hva det er med kollektivtilbudet som gjør det lite attraktivt for de som bruker bil på arbeidsreisen, har vi også spurt om årsaker til å bruke kollektivtransport. 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. At både kvalitet på kollektivtilbudet (reisetid sammenliknet med bil, antall bytter) og ulike restriksjoner på bil har betydning for om man bruker bil eller ikke, har blitt vist i flere tidligere studier (se blant annet Nordbakke 2002, Vågane 2006, Nordbakke og Vågane 2007, Engebretsen og Christiansen 2011, Julsrud 2012, Christiansen m fl 2015, Nordbakke 2017, Engebretsen 2021). Spørsmålet er hvor mye man må utbedre kollektivtilbudet og hvor mange restriksjoner på bil man må ha, før kollektivtransport fremstår som det alternativet som gir mest frihet og kontroll med arbeidsreisen sammenliknet med bruk av bil (vi forutsetter her at de som bruker bil har for lang reisevei til å sykle eller å gå). Bilbruk på arbeidsreisen – en strukturell tvang eller et valg?

Som analysene av begrunnelser for å bruke/ikke bruke bil har vist, er det ofte begrunnelser knyttet til strukturelle forhold (tid, økonomi, kollektivtilbud mm) som er avgjørende for at man velger bil på arbeidsreisen. For å undersøke i hvilken grad også valget av bil på arbeidsreisen kan ha innslag av preferanser – dvs. om man velger ulikt under samme strukturelle betingelser – har vi gjennomført et logistisk regresjonsanalyse.

Denne viser at når vi kontrollerer for ulike strukturelle forhold (alder, utdanning, inntekt, bosted, kollektivtilgang), så har holdninger en stor betydning for om man bruker bil på arbeidsreisen eller ikke. Blant holdningene er det tre dimensjoner som øker sannsynligheten for bilbruk på arbeidsreisen: De som liker å kjøre bil («Jeg koser meg når jeg er alene i bilen»), «Jeg er veldig glad i å kjøre bil», «Jeg liker følelsen av fart når jeg kjører bil», «Å kjøre bil gir meg en følelse av frihet»), de som bruker bil uansett («Jeg bruker kollektivtransport først den dagen det blir forbudt å kjøre kjøre bil», «Jeg kjører bil på kvelden fordi det er tryggere enn å bruke andre transportmidler», «Jeg kjører bil på kvelden fordi kollektivtilbudet er dårligere da»), og de som mener man blir avhengig av bil når man har små barn.⁶ Deretter er det tre dimensjoner som har en negativ sammenheng med bilbruk: De som er opptatt av miljø og miljøvern («Jeg synes bilen er skyld i en stor del av luftforurensningen», «Jeg synes det har liten betydning for miljøet hvilke transportmidler jeg velger (omvendt rekkefølge), «I en valgsituasjon bør arbeidsplasser prioriteres foran miljøvern» (omvendt rekkefølge), «Ny teknologi vil løse fremtidens miljøproblemer»), de som velger aktiviteter nær boligen for å slippe å kjøre bil, og de som er positive til sykkeltiltak.⁷ 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. Videre ser vi at høy grad av bilbruk på arbeidsreisen kan knyttes til «følelsesmessige handlinger», de kjører bil blant annet fordi de liker det, mens liten bilbruk kan knyttes til «verdirasjonelle handlinger», at de handler i tråd med sine holdninger til miljø og miljøvern.

13.1.4 Endringer i holdninger fra 1998 til 2019

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 av 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 enn interesse for motor og bil per se. 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

⁶ Se kapittel 7 for konstruksjon av disse dimensjonene.

⁷ Se kapittel 8 og 9 for konstruksjon av disse dimensjonene.

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 jevnt siden 1990-tallet (fra 50 prosent i 1992 til 55 prosent i 2013/14) (TØI 2014). På arbeidsreiser har derimot bilandelen (som sjåfør) ligget mer stabilt på 63 prosent siden 1992 (TØI 2014).

14 Referanser

- American Psychiatric Association 2000. Diagnostic and statistical manual of mental disorders, fourth edition text revision. Washington, DC., American Psychiatric Association.
- Axhausen, K. W. (2005). Social Networks and Travel: Some Hypotheses. In K. Donaghy, S. Poppelreuter, & G. Rudinger (Eds.), *Social Dimensions of Sustainable Transportation. Transatlantic Perspectives* (pp. 90-108). Aldershot: Ashgate.
- Bamberg, S., Hunecke, M., & Blöbaum, A. (2007). Social context, personal norms and the use of public transportation: Two field studies. *Journal of Environmental Psychology*, 27(3), 190-203.
- Berge, 1994b. The Battle of Images. Cultural conceptions of different transport modes in Oslo. Arbeidsdokument TP/0735/94, Transportøkonomisk institutt, Oslo.
- Berge, G. og Nondal, T. 1994a. Livsstil som barrieres. Holdninger til bil og kollektivtransport blant bilbrukere i Oslo og Akershus. TØI rapport 267. Transportøkonomisk institutt, Oslo.
- Berge, G. 1996. Livsstil og transportmiddelvalg. TØI rapport 328. Transportøkonomisk institutt, Oslo.
- Berge, G. (1997). Livsstil, miljøbevissthet og transportatferd. TØI rapport 366. Transportøkonomisk institutt, Oslo.
- Berge, G. 1999. Velferd og mobilitet. Identifisering og analyse av segmenter i befolkningen med ulik reiseaktivitet. TØI rapport 442. Transportøkonomisk institutt, Oslo.
- Berge, G. og Vaa, T. 2003. Følelse av fart. En kvalitativ studie av begrunnelser for fartsvalg : SIP Føreratferdsmodeller : Rapport 4. TØI rapport 491. Transportøkonomisk institutt, Oslo.
- Bjørnskau, T. 2004. Trygghet i transport: Oppfatninger av trygghet ved bruk av ulike transportmidler. TØI rapport 702. Transportøkonomisk institutt, Oslo.
- Bjurström, E. 1995. *Baby you can drive my car. Bilen och motorcykeln som könskultur. I: Om unga män. Identitet, kultur och livsvillkor / [ed] Göran Bolin & Karin Lövgren, Lund: Studentlitteratur , 1995, p. 217-239*
- Bourdieu, P. 1984. *Distinction: Critique of the Judgement of taste*. Harvard University Press, Cambridge.
- Brechan, I. 2006. Psykologiske faktorer ved reisemiddelvalg. En litteraturstudie. TØI-rapport 830. Transportøkonomisk institutt, Oslo.
- Carrabine, E. og Longhurst, B. 2002. Consuming the car: anticipation, use and meaning in contemporary youth culture. *The Sociological Review*.
- Christiansen, P., Engebretsen, Ø., Usterud Hanssen, J. 2015. Parkeringstilbud ved bolig og arbeidsplass. Fordelingsffekter på bilbruk og bilhold i byer og bydeler. TØI rapport 1439. Transportøkonomisk institutt, Oslo.

- Clark, B., Chatterjee, K., & Melia, S. (2014). Life events and travel behaviour. *Transportation Research Record*, , 54-64.
- Coleman, J. 1971. *Resources for social change*. New York.
- Dunlap, R. E., Liere, K. D. V., & Mertig, A. G. (2000). Measuring endorsement of the new ecological paradigm: a revised NEP scale *Journal of Social Issues*,, 56(3), 425-442.
- Elster, J. (1989). Social norms and economic-theory *J. Econ. Perspect*, 3(4), 99-117.
- Elster, J. 1989. *Nuts and bolts for the social sciences*. Cambridge University Press, New York.
- Engebretsen, Ø., 2021. «Tilgjengelighet og transportvalg» i Nordbakke, S., Christiansen, P., Engebretsen, Ø., Grue, B., Lunke, E.B., Krogstad, J.R., 2020. Akseptable tiltak for mer effektive og miljøvennlige arbeidsreiser. TØI-rapport 1779/2020. Transportøkonomisk institutt, Oslo (rapporten publiseres 2021).
- Engebretsen, Ø., Christiansen, P. 2011. Bystruktur og transport. En studie av personreiser i byer og tettsteder. TØI rapport 1178. Transportøkonomisk institutt, Oslo.
- Engelstad, F., Grenness, C. E., Kalleberg, R., (red.) 2005. *Introduksjon til samfunnsfag. Vitenskapsteori, argumentasjon og faghistorie*. Gyldendal, Oslo.
- Farrow, K., Grolleau, G., & Ibanez, L. (2017). Social Norms and Pro-environmental Behavior: A Review of the Evidence. *Ecological Economics*, 140, 1-13.
- Flügel, S., Veisten, K., Ramjerdi, F. 2010. Den norske verdsettingsstudien. Verdien av tid sikkerhet og miljø utrygghet. Verdien av redusert rasfare og bedre tilrettelegging for syklende og gående. TØI rapport 1053g. Transportøkonomisk institutt, Oslo
- Gallup kompass 2021. <https://tns-gallup.dk/gallupkompass>
- Goodwin, P. and Dender, K. V. 2013. 'Peak Car' – Themes and Issues. *Transport Reviews: A Transnational Transdisciplinary Journal*, 33 (3), 243-254.
- Hellevik, O. 1991. *Forskningsmetode i sosiologi og samfunnsvitenskap*. Universitetsforlaget, Oslo.
- Hellevik, O. 1993. Kulturelle skillelinjer i dagens samfunn. Et innlegg i postmaterialismedebatten i *Sosiologisk Tidsskrift*. Nr.1: 25-50.
- Hägerstrand, T. 1970. What about people in the regional sciences? *Papers of the Regional Science Association*, 24, 7-21.
- Hjellbrekke, J. 1999. *Innføring i korrespondanseanalyse*. Fagbokforlaget, Bergen.
- Hjorthol, R. og Berge, G. 1997. Miljøbevissthet og valg av reise måte. Et pilotprosjekt om forholdet mellom miljøholdninger og dagliglivets reiser i to byområder. TØI rapport 350. Transportøkonomisk institutt, Oslo.
- Høye, A., Sørensen, M.W.J., De Jong, T. 2015. Separate sykkelanlegg i by Effekter på sikkerhet, fremkommelighet, trygghetsfølelse og sykkelbruk. TØI rapport 1447. Transportøkonomisk institutt, Oslo.
- Ipsos 2018. <https://www.ipsos.com/nb-no/norsk-monitor-20172018-er-na-tilgjengelig>
- Jones, P., Koppelman, F., Orfeul, J-P., 1990. Activity Analysis: State-of-the-art and future directions. In Jones, P. (Ed.) *Developments in dynamic and activity-based approaches to travel analysis*. England: Avebury Gower Publishing Company.

- Julsrud, T. E. Hverdagslivets reise mønster. En mobilitetstypologi basert data fra reisevaneundersøkelsen 2009. TØI-rapport 1191/2012. Transportøkonomisk institutt, Oslo
- Julsrud, T. E. (2013). Activity-based patterns of everyday mobility: The potential for long-term behaviour change across five groups of travelers. *Journal of Environmental Policy & Planning* September.
- Julsrud, T. E., & Denstadli, J. M. (2017). Smartphones, travel time-use, and attitudes to public transport services. Insights from an explorative study of urban dwellers in two Norwegian cities. *International Journal of Sustainable Transportation*, 11(8), 602-610. doi:10.1080/15568318.2017.1292373
- Kim, J., Rasouli, S., & Timmermans, H. J. P. (2018). Social networks, social influence and activity-travel behaviour: a review of models and empirical evidence. *Transport Reviews*, 38(4), 499-523. doi:10.1080/01441647.2017.1351500
- Kroesen, M. (2015). Do partners influence each other's travel patterns? A new approach to study the role of social norms. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 78, 489-505. doi:https://doi.org/10.1016/j.tra.2015.06.015
- Kuhnimhof, T. Armoogum, J., Buehler, R., Dargay, J., Denstadli, J-M., Yamamoto, T. 2013. An international overview of trends in young adults' travel, in *Kuhnimhof, T. 2010 (ed.), 'Mobility Y' – The Emerging Travel Patterns of Generation Y*. Institute of Mobility Research, Munich.
- Landau, S., & Ster, I. C. (2010). Cluster Analysis: Overview. In B. Everitt, S. Landau, & M. Leese (Eds.), *Cluster analysis* (pp. 72-83). Sussex, UK: John Wiley & Sons.
- Lanzendorf, M. (2010). Key events and their effect on mobility biographies: The case of child birth. *International Journal of Sustainable Transportation*, 4(5), 272-292.
- Levy, S. J. 1959. *Symbols for sale*. Harvard Business Review, 37.
- Lodden, U. 1998. Ungdoms reiseaktivitet og holdninger til transport og miljø. TØI rapport 410. Transportøkonomisk institutt, Oslo.
- Metz, D. 2013. Peak Car and Beyond: The Fourth Era of Travel. *Transport Reviews: A Transnational Transdisciplinary Journal*, 33 (3), 255-270.
- Mjøset, L. 2009. Six notions of theory in the social sciences. Lecture notes for PhD-course in the philosophy of the social sciences (Februar 2009).
- Miguel, F. 1990. Om värden ock livsstilar. Lunds universitet, Sociologisk institusjon. Prosjekt LOM.
- Milfont, T. L., & Duckitt, J. (2010). The environmental attitudes inventory: A valid and reliable measure to assess the structure of environmental attitudes. *Journal of Environmental Psychology*, 30, 80-94.
- Madslie, A. Hulleberg, N, Hovi, I.B., Steinsland, C. 2019b. Framtidens transportbehov. Følsomhetsberegninger av transportframskrivninger og transportutvikling i korridorer. TØI-rapport 1722. Transportøkonomisk institutt, Oslo.
- Madslie, A. Hulleberg, N. Kwan Kwon, C. 2019a. Framtidens transportbehov. Framskrivninger for person- og godstransport. TØI-rapport 1718. Transportøkonomisk institutt, Oslo

- Mokhtarian, P. L., & Salomon, I. (2001). How derived is the demand for travel? Some conceptual and measurement considerations. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 35(8), 695-719. doi:10.1016/s0965-8564(00)00013-6
- Norheim, B. og Stangeby, I. 1999. Konkurransflater i persontransportmarkedet. Drivkrefter og utviklingstrekk. TØI-notat 1150. Transportøkonomisk institutt, Oslo.
- Nordbakke, S. 2002. Transportprofil og livsstil. Transportmiddelbruk, aktivitetsmønstre og forbruksorientering. TØI rapport 579. Transportøkonomisk institutt, Oslo.
- Nordbakke, S. 2017. Sosial ulikhet i mobilitet blant barnefamilier? TØI rapport 1587. Transportøkonomisk institutt, Oslo.
- Nordbakke, S., Sagberg, F., og Gregersen, F. 2016. Slutt på lidenskapen? Tegn på endringer i ungdoms forhold til førerkort og bil. TØI rapport 1477. Transportøkonomisk institutt, Oslo.
- Nordbakke, S. og Vågane 2007. Daglige reiser med kollektivtransport i byområder. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005. TØI rapport 877. Transportøkonomisk institutt, Oslo.
- Nordbakke, S. og Schwanen, T. 2015. Transport, unmet activity needs and wellbeing in later life: exploring the links. *Transportation*. Volume 42, [Issue 6](#), pp 1129–1151
- Norsk Monitor 2021. https://www.ipsos.com/sites/default/files/2017-06/Produktark_Ipsos_Norsk_Monitorokt2014.pdf
- Regjeringen 2020b. <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/videreutviklet-nullvekstmal-fastsatt/id2705422/>
- Rau, H., & Manton, R. (2016). Life events and mobility milestones: Advances in mobility biography theory and research. *Journal of Transport Geography*, 52, 51-60.
- Ringen, S. 1973. An introduction to the level of living study. The level of Living Study Memorandum, NO. 23. Bergen.
- Rokeach, M. 1973. The nature of human values. Free Press, New York.
- Rosenlund, L. 1992. *Korrespondanseanalyse. Metode for kvantitativ behandling av kvalitative data*. Arbeidspapirer fra Høgskolesenteret i Rogaland. Nr. 156.
- Roux, B. og Rouanet, H. 2004. *Geometric Data Analysis: From Correspondence Analysis to Structured Data*. Kluwer Academic Publisher, Nederland.
- Røe, P.G., 2001. Storbymenneskers hverdagsreiser: Sammenhenger mellom bosted, livsstil og hverdagsreisepraksis i et senmoderne perspektiv. Ph D. Thesis, University of Trondheim, Trondheim.
- Simmel, G. 1902/1978. Storbyen og åndslivet. I: Handling og samfunn (red.): Østerberg, D. Unipax, Oslo
- Ingeborg Storesund Hesjevoll Rikke Ingebrigtsen 2016. Bygg, så sykler de kanskje. En litteraturstudie av betydningen av separering, sammenheng og trygghet for sykling. TØI rapport 1499. Transportøkonomisk institutt.
- SSB 2017. <https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/statistikker/bilreg/aar/2017-03-28>
- Steinsland, C., Østlie, V. og Fridstrøm, L. 2016. Fordelingseffekter av endret bilbeskatning. TØI rapport 1463. Transportøkonomisk institutt, Oslo.
- TØI 2014. https://www.toi.no/getfile.php/1340016/mmarkiv/Bilder/7020-TOI_faktaark_bilreiser-3k.pdf

Veblen, 1899/1976. Den arbeidsfrie klasse. Gyldendal Norsk Forlag, Oslo.

Waard, J. v.d., Jorritsma, Immers, B. (2013) New drivers in mobility; what moves the Dutch in 2012? *Transport Reviews*, 33, 3, 343-359.

Weber, M. 1922/1971. Makt og byråkrati. Gyldendal Norsk Forlag, Oslo.

Wilke, W.L. 1990. *Consumer Behaviour*. John Wiley & Son, New York.

Vedlegg

Vedlegg 1: Transportprofiler

*Alle tabeller signifikant for $p < 0,001$ (kjikvadrat-test).

	Bilbrukere	Kollektiv brukere	Sykkellbrukere	Bil- og kollektivbrukere	Bil- og sykkelbrukere	Kollektiv- og sykkelbrukere	Multibrukere	Sjelden bruk av transportmidler
Menn	67	32	49	64	67	41	69	36
Kvinner	33	68	51	36	33	59	31	64
Totalt	100	100	100	100	100	100	100	100
N	992	149	69	341	477	93	250	44

	Bilbrukere	Kollektivbrukere	Sykkellbrukere	Bil- og kollektivbrukere	Bil- og sykkelbrukere	Kollektiv- og sykkelbrukere	Multibrukere	Sjelden bruk av transportmidler
18-24 år	7	37	12	11	6	32	10	45
25-30 år	8	34	20	9	4	28	10	18
31-34 år	4	3	10	4	5	8	4	0
35-44 år	17	5	12	13	19	12	17	5
45-54 år	20	6	10	20	24	4	23	7
55-67 år	26	9	26	25	28	9	24	16
68+ år	17	6	10	17	14	8	12	9
Totalt	100	100	100	100	100	100	100	100
N	992	147	69	341	476	93	250	44

	Bilbrukere	Kollektivbrukere	Sykkellbrukere	Bil- og kollektivbrukere	Bil- og sykkelbrukere	Kollektiv- og sykkelbrukere	Multibrukere	Sjelden bruk av transportmidler
Enslig	19	22	25	20	13	17	16	32
Enslig med barn	5	1	1	3	5	1	4	0
Par uten barn	41	31	34	40	38	34	35	30
Par med barn	30	10	22	27	39	15	37	2
Flere voksne	3	18	10	6	4	22	3	14
Bor sammen med foreldre	3	18	6	5	1	11	4	23
Totalt	100	100	100	100	100	100	100	100
N	990	147	67	338	474	93	249	44

	Bil- brukere	Kollektiv- brukere	Syssel- brukere	Bil- og kollektiv- brukere	Bil- og syssel- brukere	Kollektiv- og syssel- brukere	Multibrukere	Sjelden bruk av transport- midler
Oslo	4	29	15	18	5	38	15	5
Stavanger	5	3	7	5	9	2	4	2
Bergen	9	19	6	16	5	16	9	11
Trondheim	10	13	36	12	16	20	19	11
Omegnskommuner til Oslo	13	15	6	19	10	10	24	5
Omegnskommuner til B/T/S	14	4	3	9	9	0	5	5
Resterende seks største byer	19	10	18	12	20	9	12	30
Mindre byer	15	5	6	4	18	4	8	16
Resten av landet	11	3	3	5	8	1	4	16
Totalt	100	100	100	100	100	100	100	100
N	991	144	67	339	477	92	250	44

	Bil- brukere	Kollektiv- brukere	Syssel- brukere	Bil- og kollektiv- brukere	Bil- og syssel- brukere	Kollektiv- og sysselbrukere	Multibrukere
Grunnskole	5	4	1	4	3	2	2
Videregående skole	35	34	20	21	24	24	19
Høyskole/universitet – til og med 4 år	37	34	29	39	39	31	34
Høyskole/universitet – 5 eller flere år	23	28	49	36	34	43	46
Totalt	100	100	100	100	100	100	100
N	986	149	69	340	477	93	250

	Bil-brukere	Kollektiv- brukere	Syssel- brukere	Bil- og kollektiv- brukere	Bil- og syssel- brukere	Kollektiv- og syssel- brukere	Multi- brukere
< 200.000	1	11	7	2	2	9	7
200.000 - 399.999	2	11	7	2	2	6	1
400.000 - 599.999	11	16	11	6	9	19	7
600.000 – 799.999	15	16	9	13	12	22	6
800.000 - 999.999	19	10	11	15	18	10	17
1.000.000 eller mer	52	35	57	63	57	34	63
Totalt	100	100	100	100	100	100	100
N	731	98	46	251	388	68	206

Vedlegg 2: Holdningsdimensjoner

Resultat av faktoranalyser, bil, miljø, politikk/samfunn.

Vedlegg 2.1: Holdningsdimensjoner, bil

	1	2	3	4	5
Jeg foretrekker utslippsfrie biler					0,787
For meg er bilen først og fremst et praktisk fremkomstmiddel (-)	0,584				
Jeg foretrekker store biler med et luksuriøst preg og høy grad av komfort	0,614				
Elektriske biler er en moteting og vil aldri kunne erstatte helt vanlige bensin- og dieselmotorer (-)					0,774
Jeg interesser meg for bil/motor		0,725			
Når alle biler er elektriske vil alle kunne kjøre bil uten dårlig samvittighet					0,663
Jeg kjører helt biler som utseendemessig tar seg godt ut	0,732				
Jeg ønsker at hver bil jeg kjøper skal være noe dyrere og finere enn de forrige	0,635				
Jeg liker å ha en bil som passer til min personlighet	0,632				
Jeg bruker kollektivtransport først den dagen det blir forbudt å kjøre				0,623	
For meg spiller bilens utseende mindre rolle (-)	0,792				
Når jeg skal kjøpe bil, er det viktigst at bilen har en god pris og god driftsøkonomi (-)	0,654				
Jeg koser meg når jeg er alene i bilen			0,827		
Jeg er veldig glad i å kjøre bil			0,834		
Jeg liker følelsen av fart når jeg kjører bil			0,672		
Å kjøre bil gir meg en følelse av frihet			0,763		
Jeg kjører bil på kvelden fordi det er tryggere enn å bruke andre transportmidler (mht kriminalitet)				0,737	
Jeg kjører bil på kvelden fordi kollektivtilbudet er dårligere da				0,594	
Jeg kan såpass mye om biler at jeg vet hva som er et godt eller dårlig kjøp		0,845			
Jeg vet en del om hvordan bilen fungerer rent teknisk		0,844			
Jeg liker å bruke mye tid og krefter på å vurdere forskjellige bilmerker og modeller når jeg/husstanden kjøper bil, uansett		0,713			
Jeg foretrekker biler med kraftig motor og høy akselerasjon	0,504				

1. Bilen som symbol
2. Interesse for bil
3. Liker å kjøre bil
4. Bruker nesten alltid bil (og ikke kollektivtransport)
5. Foretrekker utslippsfrie biler

Vedlegg 2.2: Holdningsdimensjoner, miljø

	1	2
Jeg synes bilen er skyld i en stor del av luftforurensningen	0,781	0,224
Jeg synes det har liten betydning for miljøet hvilke transportmidler jeg velger (-)	0,757	0,208
Med den prioriteringen miljøproblemene har fått, er løsninger på miljøproblemene innen rekkevidde	0,018	0,139
I en valgsituasjon bør arbeidsplasser prioriteres foran miljøvern (-)	0,614	0,184
Ny teknologi vil løse fremtidens miljøproblemer (-)	0,100	0,188
Jeg betaler gjerne litt ekstra for en vare som er miljøvennlig	0,633	0,407
Jeg velger aktiviteter som ligger nær boligen for å redusere bilbruken	0,107	0,797
Det er helt greit at de som kjører fossilbil betaler mer for å bruke bil enn de som kjører elbil	0,786	0,118
Jeg prøver å spise mindre kjøtt av miljøhensyn	0,410	0,692
Jeg tar med handlebag hjemmefra til butikken	0,280	0,794

1. Stor interesse for miljø og miljøvern
2. Interessert i å endre egen adferd

Vedlegg 2.3: Holdningsdimensjoner, politikk og samfunn

	1	2	3	4
Bompenger er god politikk for å redusere biltrafikken	0,778			
Det er riktig å begrense parkeringsmulighetene i min kommune for å redusere bilbruken	0,833			
Det er alt for mange restriksjoner på privatbilismen i Norge	0,812			
Man bør redusere privatbilbruken i sentrum av byene, men beholde varelevering, drosjer og HC-biler	0,705			
Gratis parkering ved arbeidsplasser bør beskattes	0,739			
Jeg aksepterer restriksjoner på min bilbruk for å bedre miljøet	0,821			
Jeg synes at mer av vegbudsjettet i mitt fylke burde brukes til kollektivtransport	0,665			
Utbygging av sykkelveier bør prioriteres foran utbygging av fortau for gående				0,862
Utbygging av sykkelveier bør prioriteres foran utbygging av kollektivtilbudet				0,890
Jeg er positiv til bildelingsordninger			0,708	
Jeg er positiv til bysykkel- eller bygdesykkelordninger			0,687	
Jeg er positiv til å bruke Airbnb			0,792	
Inntekt er den viktigste målestokken for suksess og vellykkethet		0,654		
Å ha egen eiendom som hus, hage, hytte eller feriested er viktige forutsetninger for å leve et godt liv		0,662		
Jeg liker å ha det siste nye av elektronisk utstyr		0,765		
Jeg like å ha det siste nye av sportsutstyr		0,737		

1. Positiv til bilrestriksjoner
2. Materiell interesse
3. Positiv til deleordninger
4. Positiv til sykkeltiltak

Vedlegg 3: Regresjonsmodell bil på arbeidsreisen

	Modell I		Modell II		Modell III	
	B	Sig.	B	Sig.	B	Sig.
Personlige kjennetegn						
Alder	0,121	0,009	0,123	0,009	0,137	0,007
Alder (kvadrert)	-0,002	0,003	-0,002	0,003	-0,002	0,005
Kjønn (kvinne = 1)	-0,070	0,680	-0,013	0,942	0,229	0,265
Hva er din høyeste fullførte utdanning? (fire nivåer)	-0,422	0,000	-0,412	0,000	-0,238	0,039
Hva er din personlige inntekt (ni nivåer)	0,054	0,297	0,068	0,203	0,065	0,250
Antall biler i husholdningen (1=én, 2=to eller flere)	1,312	0,000	1,291	0,000	1,122	0,000
Svært god eller god tilgang på kollektivtransport (=1)	-0,371	0,021	-0,216	0,222	-0,074	0,699
Bosted						
Oslo			-0,566	0,172	-1,054	0,019
Stavanger			-0,716	0,093	-1,028	0,027
Bergen			0,154	0,702	-0,040	0,927
Trondheim			-1,080	0,005	-1,462	0,001
Omegnskommuner Oslo			-0,439	0,239	-0,875	0,030
Omegnskommuner St/Be/Tr			0,022	0,958	-0,278	0,533
Resterende seks største byer			-0,046	0,899	-0,400	0,311
Mindre byer			0,154	0,699	-0,098	0,818
Holdningsspørsmål						
Bilen som symbol					0,070	0,739
Interesse for bil					0,152	0,443
Liker å kjøre bil					0,435	0,032
Bruker nesten alltid bil					0,763	0,004
Foretrekker utslippsfrie biler					-0,056	0,776
Bil med barn					0,921	0,001
Interesse for miljø og miljøvern					-0,523	0,010
Miljøvennlig adferd på andre områder					0,166	0,411
Løsningen på miljøproblemene er innen rekkevidde					0,010	0,966
Velger aktiviteter nærme boligen					-0,579	0,001
Greit at fossilbiler betaler mer					0,167	0,440
Positiv til bilrestriksjoner					-0,420	0,057
Positiv til sykkeltiltak					-0,575	0,004
Lavere bompenger for de med lav inntekt					-0,117	0,498
Materiell interesse					0,119	0,538
Interessert i deleordninger					0,335	0,098
Konstantledd	-2,711	0,004	-2,664	0,006	-4,164	0,000
Nagelkerke R2	0,237		0,273		0,387	
N	1715		1715		1715	

Vedlegg 4 Endringer i transportmiddelbruk

I både utvalget fra 1998 og det fra 2019, har vi konstruert de samme transportprofilene basert på spørsmålene om hvor ofte man bruker et gitt transportmiddel i løpet av en uke (se kapittel 4). Dermed kan vi undersøke om det har skjedd noen endringer i transportmiddelbruk/kombinasjoner av transportmidler over tid. Tabell 12.1 viser andel med en gitt transportprofil i hhv 1998 og 2019.

Tabell V4-1: Transportprofiler i utvalgene fra 1998 og 2019. Hele landet over 18 år. Prosent.

	1998	2019
Rene bilbrukere	49	41
Bil + koll	10	14
Bil + sykkel	20	20
Rene kollektivbrukere	3	6
Rene syklist	3	3
Koll + sykkel	2	4
Multibrukere	13	10
Ikke oppgitt/annet	1	2
Total	100	100
N=	12946	2426

**p<0,001, tosidig test

Tabellen viser at det har vært en nedgang i andel rene bilbrukere fra 1998 til 2019 med 8 prosentpoeng. I tillegg viser andelen en økning i både andelen som kombinerer bil- og kollektivtransport og i andelen som er rene kollektivbrukere. I tillegg er det en svak økning blant de som kombinerer kollektivtransport og sykkel. At andelen som bruker kollektivtransport øker i denne perioden er i tråd med tall fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen (TØI 2014). Videre viser tabellen at det har vært en nedgang i andelen som kombinerer flere ulike transportmidler i løpet av en uke (dvs. multibrukere). Alle forskjellene er signifikante.

Vedlegg 5 Korrespondanseanalyse – resultattabeller og grafer

Vedlegg 5.1 Resultattabell – hoveddimensjoner («holdningsrommet»). Absolutte bidrag fra de ulike aktive variabelkategoriene. Bidrag over terskelverdi (1/36 variabelkategorier=2,7) bidrar aktivt til konstruksjon av en dimensjon.

Label	Relative Weight (%)	Squared distance to origin	Axis 1	Axis 2
-------	---------------------	----------------------------	--------	--------

Bil_som_symbol

Bilsymbol_Uenig	3,9	0,523	0,915	2,150
Bilsymbol_Enig	1,1	4,129	4,289	6,798
TOTAL	5,0		5,204	8,948

Interesse_for_bil

InteresseBil_Uenig	2,0	1,951	2,766	1,525
InteresseBil_Enig	2,9	0,997	3,044	1,139
TOTAL	4,9		5,810	2,665

Liker_bil

LikerBil_Uenig	1,1	4,489	2,000	1,578
LikerBil_Enig	4,0	0,455	1,035	0,657
TOTAL	5,1		3,036	2,236

Utslippsfrie_biler

UtslippsfriBil_Uenig	1,8	2,346	4,340	3,709
UtslippsfriBil_Enig	2,9	1,049	3,098	3,294
TOTAL	4,6		7,437	7,003

Miljø_holdning

Miljø_hold_Uenig	2,0	1,905	8,247	0,312
Miljø_hold_Enig	2,6	1,242	6,672	0,675
TOTAL	4,6		14,919	0,988

Miljø_adferd

Miljø_interesse_Ueni	2,7	1,207	5,780	0,340
Miljø_interesse_Enig	2,2	1,681	6,965	0,772
TOTAL	4,9		12,745	1,112

Miljø_aktiviteter

Miljø_akt_Uenig	1,8	2,213	3,235	0,070
Miljø_akt_Enig	2,1	1,828	2,626	0,033
TOTAL	3,9		5,861	0,103

Miljø_fossilbil

Miljø_fossilbil_Ueni	2,4	1,498	5,637	4,727
Miljø_fossilbil_Enig	2,5	1,381	5,036	5,029
TOTAL	4,8		10,674	9,756

Pol_bilrest

Pol_bilRest_Ueni	2,9	1,025	6,678	0,760
Pol_bilRest_Enig	2,0	1,885	7,925	1,614
TOTAL	4,9		14,603	2,375

Pol_sykkel

Pol_sykkel_Ueni	3,0	0,963	0,636	1,254
Pol_sykkel_Enig	1,3	3,674	0,525	2,469
TOTAL	4,3		1,160	3,724

Bom_lav_inntekt

Bom_lavinntekt_Ueni	1,8	2,360	1,665	0,040
Bom_lavinntekt_Enig	2,5	1,374	1,004	0,002
TOTAL	4,2		2,669	0,042

Deling

Deling_Ueni	0,8	6,801	3,507	0,386
Deling_Enig	3,6	0,651	1,515	0,844
TOTAL	4,3		5,021	1,229

Inntekt_holdning

Inntk_suksessmål_eni	2,0	1,937	0,718	5,937
Inntekt_suksessmål u	2,1	1,795	0,810	4,613
TOTAL	4,1		1,528	10,549

Eiendom_viktig

Eiendom_viktig_enig	2,4	1,407	0,636	4,169
Eiendom_viktig uenig	1,9	2,102	0,808	4,333
TOTAL	4,3		1,445	8,502

Elek_utstyr_viktig

Elek_viktig enig	1,3	3,493	0,760	12,584
Elek_viktig uenig	3,2	0,859	0,849	6,741
TOTAL	4,5		1,609	19,324

Sportsutstyr_viktig

Sportsutstyr enig	0,6	8,943	0,527	12,721
Sportsutstyr uenig	4,1	0,420	0,289	3,481
TOTAL	4,7		0,816	16,202

Arbeid

Lære_utvikle meg	1,6	2,693	0,001	0,616
Samfunnsnyttig jobb	1,9	2,025	2,741	0,835
Karriere_tjene godt	1,7	2,422	2,703	3,720

Tjene godt_slippe an	0,5	10,027	0,017	0,072
TOTAL	5,8		5,462	5,242

Vedlegg 5.2 T-test verdier for supplementærpunkt. Verdier +/- 2 indikerer at en kategori er signifikant forskjellig fra origo, dvs. befolkningen i gjennomsnitt

Variabel/variabelkategori	Antall	Axis 1	Axis 2
Transportmidler_arbeidsreise			
Bil som sjåfør	1118	-15,6453	-3,4988
Bil som passasjer	34	0,796103	0,886196
Kollektivtransport (434	6,36303	2,41367
Jeg sykler hele veie	362	10,4985	6,15596
Jeg går eller løper/	198	5,54437	0,974649
Moped/MC	33	-3,70894	-0,676063
Jobber ikke/går ikke	242	1,46046	-5,53496
Missing value	5	0,00674177	-0,186776
Holdninger til fordeling av foreldrepermisjon			
Alle ukene til mor	183	-6,68326	0,48811
To tredjedeler av uk	1240	-0,29495	-1,8917
Like mange uker til	921	3,74457	1,5532
To tredjedeler av_1	23	-0,329755	-1,30577
Alle ukene til far	4	0,541576	-1,85795
Missing value	55	0,706527	1,77941
Parti stemt forrige storingsvalg			
Arbeiderpartiet	405	4,15039	0,320091
Høyre	509	-10,5668	5,40252
Fremskrittspartiet	156	-13,2663	0,338186
Senterpartiet	196	-1,24508	-5,73226
Kristelig folkeparti	71	1,42076	-1,3746
Venstre	75	3,56284	3,67989
Sosialistisk Venstre	168	11,5531	1,20856
Miljøpartiet De Grøn	149	13,8926	4,82009
Rødt	138	6,5971	-0,368991
Annet parti/liste	78	-7,79405	-4,07775
Parti_Vet ikke	275	-0,599392	-4,06598
Parti_Ønsker ikke å	137	-3,21254	-3,3571
Missing value	69	0,0108926	0,958975
Kjønn			
Menn	1514	-13,3445	7,63258
Kvinner	901	13,2969	-7,77993

Variabel/variabelkategori	Antall	Axis 1	Axis 2
Missing value	11	0,57739	0,925121
Utdanning			
Grunnskole (inkl. un	97	-2,62699	-0,98846
Videregående (inkl.	678	-7,65278	-4,76447
Høyskole/universitet	883	-1,00583	-0,582569
Høyskole/universit_1	750	9,75176	5,63957
Missing value	18	-0,862028	0,0661455
Husholdningsinntekt			
Under 200.000 kroner	59	2,50276	1,88053
200.000 - 399.999 kr	49	0,695176	1,81933
400.000 - 599.999 kr	180	1,02532	-2,08637
600.000 – 799.999 kr	237	-0,683008	-4,06929
800.000 - 999.999 kr	310	0,155768	-3,95806
1.000.000 kroner ell	981	-0,352756	7,79709
Ønsker ikke å svare	73	-2,86747	-3,07525
Missing value	483	-0,444118	-1,96267
Familietype			
Enslig	433	-0,236266	-2,83993
Enslig med barn	95	-0,860785	-1,3932
Par uten barn	923	-1,8101	-4,49485
Par med barn	710	0,763503	3,32851
Flere voksne	129	2,0019	5,19081
Bor sammen med forel	112	0,996038	2,76323
Missing value	24	1,32021	2,83894
Aldersgruppe			
18-24 år	274	1,92102	5,76024
25-30 år	257	3,8742	5,18054
31-34 år	109	0,218356	3,63703
35-44 år	375	-0,795194	3,34167
45-54 år	465	-2,64664	-1,54348
55-67 år	580	-1,34176	-6,20192
68+ år	352	0,0225179	-6,4015
Missing value	14	0,633638	1,69448
Bosted			
Oslo	250	3,29972	3,90775
Omegnskommuner til O	338	-0,651187	1,88904
Bergen/Trondheim/Sta	698	4,23463	1,88051
Omegnskommuner til B	234	-4,71703	-2,33538
Resterende seks stør	407	-1,07045	-1,63206
Mindre byer	284	-1,61298	-2,85627
Resten av landet	193	-1,99956	-2,74959
Missing value	22	1,6611	2,82818
Tilgang til kollektivtransport			
Koll_vet ikke	427	-5,66725	-2,23842

Variabel/variabelkategori	Antall	Axis 1	Axis 2
Koll_svært god	995	8,19153	4,46769
Koll god	514	-0,376653	0,0490983
Koll_middels god	220	-2,40682	-0,802646
Koll_dårlig	110	-2,43935	-3,37482
Koll_svært dårlig	160	-2,08809	-1,74235
Førerkort			
Ja	2320	-5,60138	-1,5378
Nei	105	5,62552	1,55388
Missing value	1	0,0126213	-0,0913403
Aktivitetsnivå			
Nesten inaktive	506	-4,98917	-4,00655
Lite aktive	390	0,0032862	-2,83419
Noe aktive	449	0,139564	0,390244
Ganske aktive	548	2,86887	1,5992
Veldig aktive	513	1,88509	4,40632
Missing value	20	0,0244983	0,54477
Transportprofil			
Rene bilbrukere	998	-16,1747	-7,0898
Rene kollektivbruker	150	5,82926	2,64565
Rene sykkelbrukere	69	6,35289	2,36706
Bil- og kollektivbru	341	0,953742	-1,48962
Bil- og sykkelbruker	479	2,29218	3,26425
Kollektiv- og sykkel	94	8,8187	3,56732
Multibrukere	251	7,16815	3,70307
Sjelden bruk av tran	44	2,77466	-1,04789

Vedlegg 6 Spørreskjema

Bilbruk Hovedundersøkelse

ID:tidspunkkt

starttid	Tid for oppstart av intervjuet
◆ range:*	
◆ afilla:sys_timenowf c	<input type="text"/>
Fylles inn automatisk	1

startdato	Dato for oppstart av intervjuet
◆ range:*	
◆ afilla:sys_date c	<input type="text"/>
Fylles inn automatisk	1

id	ID
◆ range:*	
◆ afilla:sms_id c	<input type="text"/>
Fylles inn automatisk	1

ID:Forerkort

samtykke



Takk for at du deltar i denne undersøkelsen om bilbruk!

Alle som deltar har muligheten til å være med i trekningen av tre universalgavekort på henholdsvis 5000, 2000 og 1000 kr.

Før vi begynner har vi utdypende informasjon om personvern.

Studien er finansiert av Statens Vegvesen Vegdirektoratet og gjennomføres av Transportøkonomisk Institutt (TØI).

Hvordan foregår datainnsamlingen?

Dataene samles inn via dette elektroniske spørreskjemaet. Det tar omtrent 15 minutter å besvare, og inneholder primært spørsmål om bilbruk, samt holdninger til transport og miljø. Ved å samtykke bekrefter du at du har lest informasjonen om databehandling, deltakelse og dine rettigheter.

Hva skjer med informasjonen om deg?

Alle personopplysninger vil bli behandlet konfidensielt og i samsvar med personvernregelverket. Den tekniske registreringen av svarene på spørreskjemaundersøkelsen foretas av Quenchtec (www.quenchtec.com). TØI er behandlingsansvarlig, og får utlevert data fra Quenchtec uten tilknytning til IP-adressene til dem som svarer. Forholdet er kontraktregulert. Dersom du velger å oppgi kontaktinformasjon (epost) vil denne erstattes med en koblingsnøkkel som lagres sikkert og adskilt fra øvrige data. Så lenge du kan kobles direkte til spørreundersøkelsen vil kun utvalgte prosjektmedarbeidere ved TØI ha tilgang til informasjonen. Rapporten fra undersøkelsen vil bare inneholde data for grupper slik at enkeltpersoner ikke kan identifiseres. Prosjektet skal etter planen avsluttes 31.12.2019. De anonymiserte dataene fra spørreundersøkelsen vil da lagres videre for forskningsformål, uten noen form for kommersiell utnyttelse.

Frivillig deltakelse.

Det er frivillig å delta i studien, og du kan når som helst trekke ditt samtykke uten å oppgi noen grunn. Dersom du trekker deg, vil alle opplysninger om deg bli anonymisert. Det vil ikke ha noen negative konsekvenser for deg hvis du ikke vil delta eller senere velger å trekke deg.

Dine rettigheter og kontakt.

Så lenge du kan identifiseres i datamaterialet, har du rett til: innsyn i hvilke personopplysninger som er registrert om deg, å få rettet opp personopplysninger om deg, å få slettet personopplysninger om deg, å få utlevert en kopi av dine personopplysninger (dataportabilitet), og å sende klage til personvernombudet eller Datatilsynet om behandlingen av dine personopplysninger. Vi behandler opplysninger om deg basert på ditt samtykke. Dersom du har spørsmål til studien, eller ønsker å benytte deg av dine rettigheter, ta kontakt med prosjektleder Susanne Nordbakke (sno@toi.no) ved Transportøkonomisk institutt (TØI). Du kan også kontakte vårt personvernsombud NSD – Norsk senter for forskningsdata AS, på epost (personvernombudet@nsd.no) eller telefon: 55 58 21 17.

På oppdrag fra TØI har NSD – Norsk senter for forskningsdata AS vurdert at behandlingen av personopplysninger i dette prosjektet er i samsvar med personvernregelverket.

◆ range:*

Jeg har lest informasjonen og samtykker til å delta i undersøkelsen

1

Information

I denne undersøkelsen skal vi gjennom følgende tema:

1. Din transportmiddelbruk i hverdagen
2. Dine aktiviteter i hverdagen
3. Bil og bilkjøring
4. Kollektivtransport
5. Politikk
6. Miljø
7. Livsstil og andre samfunnsforhold

Men aller først vil vi stille deg noen spørsmål om førerkort.

1a_fkort	Har du førerkort for bil?
♦ range:*	
Ja	<input type="radio"/> 1
Nei	<input type="radio"/> 2
Nei, men er i ferd med å ta det	<input type="radio"/> 3

1b_alder	Hvor gammel var du da du tok førerkort?
♦ filter:\1a_fkort.a=1;3	
♦ range:*	
Jeg betalte selv	<input type="checkbox"/> 1
Foreldre/slektninger betalte	<input type="checkbox"/> 2
Arbeidsgiver betalte	<input type="checkbox"/> 3
Andre betalte	<input type="checkbox"/> 4
Husker ikke	<input type="checkbox"/> 5

2a_arsaker	Hva var de viktigste årsakene til at du tok eller tar førerkort? Nevn opp til tre årsaker
♦ filter:\1a_fkort.a=1;3	
♦ range:#1:3	
Mine foreldre/andre ville betale for det	<input type="checkbox"/> 1
Jeg tenkte at jeg en gang kom til å få bruk for det	<input type="checkbox"/> 2
Mitt transportbehov endret seg fordi jeg flyttet	<input type="checkbox"/> 3
Mitt transportbehov endret seg fordi jeg fikk (ny) jobb	<input type="checkbox"/> 4
Mitt transportbehov endret seg da vi ble flere i familien	<input type="checkbox"/> 5
Jeg trengte førerkortet i jobben/for å få jobb	<input type="checkbox"/> 6
Jeg trengte førerkort for å opprettholde et sosialt liv	<input type="checkbox"/> 7
Jeg trengte førerkort for å kunne reise dit jeg ville på egenhånd	<input type="checkbox"/> 8
Alle vennene mine hadde det eller holdt på å ta det	<input type="checkbox"/> 9
Jeg ønsket å kunne kjøre selv	<input type="checkbox"/> 10
Annet, vennligst spesifiser	Open

2b_arsaker2	Hva er den viktigste årsaken til at du ikke har tatt førerkort?
♦ filter:\1a_fkort.a=2	
♦ range:*	
Har ikke råd	<input type="radio"/> 1
Har ikke tid/har ikke tatt meg tid	<input type="radio"/> 2
Ingen av vennene mine har det	<input type="radio"/> 3
Har ikke hatt behov	<input type="radio"/> 4
Vil heller bruke pengene mine på andre ting	<input type="radio"/> 5
Jeg kommer meg dit jeg skal med kollektivtransport	<input type="radio"/> 6
Hvis jeg trenger det så sitter jeg på med venner eller familie	<input type="radio"/> 7
Jeg reiser så lite	<input type="radio"/> 8

2b_arsaker2	Hva er den viktigste årsaken til at du ikke har tatt førerkort?
Liker ikke/tør ikke kjøre bil	<input type="radio"/> 9
Vil vente til jeg får bruk for det	<input type="radio"/> 10
Miljøhensyn	<input type="radio"/> 11
Vil ikke svare	<input type="radio"/> 12
Vet ikke/ingen spesiell grunn	<input type="radio"/> 13
Annet, spesifiser	Open

2c_fkort	Hvor sannsynlig er det at du kommer til å skaffe deg førerkort en dag?
♦ filter:\1a_fkort.a=2 ♦ range:*	
Stor sannsynlighet (helt sikkert)	<input type="radio"/> 1
Ganske stor sannsynlighet	<input type="radio"/> 2
Lite sannsynlig	<input type="radio"/> 3
Ikke sannsynlig i det hele tatt	<input type="radio"/> 4
Vet ikke	<input type="radio"/> 5

ID:Transpmiddelbruk

Information

Da har vi kommet et nytt tema: Transportmiddelbruk

4_transpmid ler_som	Tenk på transportmidlene du vanligvis bruker på daglige reiser. Hvor ofte bruker du følgende transportmidler på sommerhalvåret (april-september)?						
♦ range:*							
	5-7 ganger i uka	3-4 ganger i uka	1-2 ganger i uka	1-3 ganger i måned	Sjeldnere	Aldri	
	1	2	3	4	5	6	
Bil som sjåfør	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1
Bil som passasjer	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2
Kollektivtransport (buss, tog, trikk, t-bane, båt)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3
Sykkel	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4
Til fots hele veien	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5
Moped/MC	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	6

4_transp midler_vin	Og hvor ofte bruker du følgende transportmidler på vinterhalvåret (oktober-mars)?						
♦ range:*							
	5-7 ganger i uka	3-4 ganger i uka	1-2 ganger i uka	1-3 ganger i måned	Sjeldnere	Aldri	
	1	2	3	4	5	6	
Bil som sjåfør	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1
Bil som passasjer	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2
Kollektivtransport (buss, tog, trikk, t-bane, båt)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3
Sykkel	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4
Til fots hele veien	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5
Moped/MC	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	6

4_transp midler_arb	Hvilket transportmiddel bruker du vanligvis til jobb i sommerhalvåret? Hvis du bruker flere enn ett transportmiddel på samme reise, velg det transportmiddelet du reiser lengst med	
♦ range:*		
Bil som sjåfør	<input type="radio"/>	1
Bil som passasjer	<input type="radio"/>	2
Kollektivtransport (buss, tog, trikk, t-bane, båt)	<input type="radio"/>	3
Jeg sykler hele veien	<input type="radio"/>	4
Jeg går eller løper/jogger hele veien	<input type="radio"/>	5
Moped/MC	<input type="radio"/>	6

ID: Bilbruk
 filter:\1a_fkort.a=1;3

5_bilbruk_gr unner	Vi vil gjerne vite litt om årsakene til at du bruker eller ikke bruker bil til jobb. I hvilken grad er du enig i følgende påstander om årsaker til bilbruken din?						
	Helt enig	Ganske enig	Verken enig eller uenig	Ganske uenig	Helt uenig	Vet ikke/ikke aktuelt	
	1	2	3	4	5	6	
For meg er det helt naturlig å ta bilen til jobb; jeg tenker sjelden over at jeg kan bruke andre transportmidler	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1
Jeg bruker bare bilen til jobb når jeg har dårlig tid, ellers bruker jeg andre transportmidler	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2
Jeg bruker bil til jobb fordi det er det mest tidseffektive transportmiddelet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3
Det er billigere for meg å kjøre bil til jobb enn å reise kollektivt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4
I bilen får jeg gjort mange praktiske ting, f eks telefonsamtaler, som jeg ikke hadde fått gjort om jeg hadde brukt andre transportmidler	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5
Jeg bruker bil til jobb fordi kollektivtilbudet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	6

5_bilbruk_gr unner	Vi vil gjerne vite litt om årsakene til at du bruker eller ikke bruker bil til jobb. I hvilken grad er du enig i følgende påstander om årsaker til bilbruken din?							
ikke passer til mitt behov								
Jeg bruker bil til jobb når jeg skal ha med meg mange ting til eller fra	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	7
Jeg bruker bil til jobb når jeg skal kjøre andre	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	8
Jeg bruker bil til jobb når jeg har ett eller flere ærender til eller fra jobb	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	9
Jeg bruker bil til jobb for da kan jeg bestemme selv når jeg skal reise	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	10
Jeg bruker bil til jobb for da har jeg kontrollen/styring en selv	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	11
Jeg bruker bil til jobb fordi jeg ikke liker å bruke kollektivtransport	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	12
Jeg bruker bil til jobb fordi det er så lett å få parkert der	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	13

ID: Aktiviteter

Information

Neste tema. Nå vil vi spørre deg om hvilke aktiviteter du pleier å gjøre i hverdagen.

12b_aktivitet er_ute	Mange aktiviteter foregår utenfor hjemmet. Hvor ofte gjør du følgende aktiviteter? Tenk på en vanlig uke/måned på denne tiden av året						
♦ range:*	5-7 ganger i uka	3-4 ganger i uka	1-2 ganger i uka	1-3 ganger i måned	Sjeldnere	Aldri	
	1	2	3	4	5	6	
Egentrening (utenom arbeidsreisen)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1
Organisert trening	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2
Annen, ikke-sportslig organisert fritidsaktivitet utenfor hjemmet (kor, korps, kurs, mm)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3
Kafé, restaurantbesøk	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4
Bar, nattklubb eller lignende	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5
Konsert, teater, kino, kunstutstillinger eller lignende kulturaktiviteter	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	6
Følger andre (barn/eldre) til	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	7

12b_aktivitet er_ute	Mange aktiviteter foregår utenfor hjemmet. Hvor ofte gjør du følgende aktiviteter? Tenk på en vanlig uke/måned på denne tiden av året						
deres aktiviteter (helse, fritid)							
Er tilskuer på sportsarrangementer/treninger	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	8
Driver med frivillig organisasjonsarbeid	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	9
Treffer venner/familie utenfor hjemmet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	10
Tur i fjell og mark	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	11
Samling/møte i en religiøs menighet (kirke, moské, synagoge, mm)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	12
Tur i nærområdet/nabolaget (inkludert hundelufting)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	13
Innkjøp av dagligvarer	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	14
Innkjøp av andre varer, inkludert shoppingaktiviteter	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	15

12c_aktivitet er_annet	Hvis du gjør andre aktiviteter (i eller utenfor hjemmet) som ikke er nevnt kan du skrive de inn her.						
							Ope n

ID:Holdninger_bil

Information

Vi har kommet til neste tema: Dine holdninger til bil.

Vi vil nå presentere en del påstander om bil og bilbruk. Vennligst tenk på hvor enig eller uenig du er i påstandene.

6_holdn_sy mbolsk	I hvilken grad er du enig i følgende påstander om ditt forhold til bil (uavhengig av om du pleier å være sjåfør eller passasjer)?					
♦ range:*						
	Helt enig	Ganske enig	Verken enig eller uenig	Ganske uenig	Helt uenig	Vet ikke/ikke aktuelt
	1	2	3	4	5	6
En kan si mye om en person ut fra hvilken bil vedkommende har	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/> 1
Jeg foretrekker utslippsfrie biler	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/> 2
For meg er bilen først og fremst et praktisk fremkomstmiddel	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/> 3
Jeg foretrekker store biler med et luksuriøst preg og høy grad av komfort	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/> 4
Man blir veldig avhengig av bil når man har små barn	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/> 5
Elektriske biler er en moteting og vil aldri kunne erstatte	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/> 6

6_holdn_sy mbolsk	I hvilken grad er du enig i følgende påstander om ditt forhold til bil (uavhengig av om du pleier å være sjåfør eller passasjer)?						
helt vanlige bensin- og dieselbiler							
Jeg interesserer meg for bil/motor	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	7
Når alle biler er elektriske vil alle kunne kjøre bil uten dårlig samvittighet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	8

6_holdn_ide ntitet	Det finnes mange forskjellige typer biler. I hvilken grad er du enig i følgende påstander om bilens utseende, funksjoner, mm?						
♦ filter:\1a_fkort.a=1;3 ♦ range:*							
	Helt enig	Ganske enig	Verken enig eller uenig	Ganske uenig	Helt uenig	Vet ikke/ikke aktuelt	
	1	2	3	4	5	6	
Jeg kjører helst biler som utseendemessig tar seg godt ut	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1
Jeg ønsker at hver bil jeg kjøper skal være noe dyrere og finere enn den forrige	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2
Jeg liker å ha en bil som passer til min personlighet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3
Jeg bruker kollektivtransport først den dagen det blir	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4

6_holdn_ide ntitet	Det finnes mange forskjellige typer biler. I hvilken grad er du enig i følgende påstander om bilens utseende, funksjoner, mm?						
forbudt å kjøre bil							
For meg spiller bilens utseende mindre rolle, så lenge den fungerer godt*	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5
Når jeg skal kjøpe bil er det viktigst at bilen har en god pris og god driftsøkonomi	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	6

6_holdn_op pl	Vi vil gjerne be deg ta stilling til i hvilken grad du er enig i følgende påstander om opplevelser og fordeler med bil.						
<ul style="list-style-type: none"> ♦ filter:\1a_fkort.a=1;3 ♦ range:* 							
	Helt enig	Ganske enig	Verken enig eller uenig	Ganske uenig	Helt uenig	Vet ikke/ikke aktuelt	
	1	2	3	4	5	6	
Jeg koser meg når jeg er alene i bilen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1
Jeg er veldig glad i å kjøre bil	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2
Jeg liker følelsen av fart når jeg kjører bil	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3
Å kjøre bil gir meg en følelse av frihet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4
Jeg kjører bil på kvelden fordi det er tryggere enn å bruke andre transportmidler	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5

6_holdn_op pl	Vi vil gjerne be deg ta stilling til i hvilken grad du er enig i følgende påstander om opplevelser og fordeler med bil.						
(mht kriminalitet)							
Jeg kjører bil på kvelden fordi kollektivtilbudet er dårligere da	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	6
Jeg synes det er mindre tiltak å komme meg ut når jeg kan kjøre bil	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	7

6_holdn_ku nnsk_int	Vi vil nå gjerne høre litt om dine interesser for bil og motor. I hvilken grad er du enig i følgende påstander?						
♦ filter:\1a_fkort.a=1;3 ♦ range:*							
	Helt enig	Ganske enig	Verken enig eller uenig	Ganske uenig	Helt uenig	Vet ikke/ikke aktuelt	
	1	2	3	4	5	6	
Jeg kan såpass mye om biler at jeg vet hva som er et godt eller dårlig kjøp	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1
Jeg vet en del om hvordan bilen fungerer rent teknisk	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2
Jeg liker å bruke mye tid og krefter på å vurdere forskjellige bilmerker og modeller når jeg/husstanden kjøper bil, uansett om den er ny eller brukt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3
Jeg foretrekker biler med kraftig motor og høy akselerasjon	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4

ID:Holdninger_annet

Information

Takk for svarene så langt!

Neste tema er kollektivtransport.

Vi lurer på dine holdninger til kollektivtransport, og hvorfor du bruker eller ikke bruker kollektivtransport til jobb.

7_koll_oppl	I hvilken grad er du enig i følgende påstander om dine opplevelser av kollektivtransport?						
	Helt enig	Ganske enig	Verken enig eller uenig	Ganske uenig	Helt uenig	Vet ikke/ikke aktuelt	
	1	2	3	4	5	6	
♦ range:*							
Jeg liker å reise med kollektivtransport	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1
Jeg føler meg utrygg på kollektivholdeplasser om kvelden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2
Jeg føler meg utrygg når jeg går til/fra kollektivholdeplasser på kvelden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3
Det er komplisert å få kjøpt billett på kollektivtransport	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4
En fordel ved å reise med kollektivtransport er at jeg kan treffe på kjente	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5

7_koll_arsak	I hvilken grad er du enig i følgende påstander om årsaker til å bruke eller ikke bruke kollektivtransport til jobb?						
♦ range:*	Helt enig	Ganske enig	Verken enig eller uenig	Ganske uenig	Helt uenig	Vet ikke/ikke aktuelt	
	1	2	3	4	5	6	
Det er for langt å gå hjemmefra til nærmeste holdeplass hvis jeg skal reise med kollektivtransport til jobb	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1
Jeg unngår å bruke kollektive transportmidler til jobb fordi det er vanskelig å få sitteplass	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2
Jeg reiser ikke med kollektivtransport til jobb fordi jeg ikke liker å være så tett på fremmede	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3
Det er for dyrt å reise kollektivt til jobb for meg	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4
Jeg reiser kollektivt til jobb for da kan jeg gjøre andre ting underveis (f.eks. lese avis, være på sosiale medier)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5
Jeg reiser kollektivt til jobb for å slippe å kjøre selv	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	6

7_koll_arsak	I hvilken grad er du enig i følgende påstander om årsaker til å bruke eller ikke bruke kollektivtransport til jobb?						
Jeg reiser kollektivt til jobb for å unngå bilkø	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	7
Jeg reiser kollektivt til jobb for å unngå parkeringsproblemer	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	8
Jeg reiser kollektivt til jobb for å unngå høye parkeringsavgifter	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	9
Jeg reiser kollektivt til jobb for å unngå bompenger	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	10
Jeg ville reist oftere med kollektivtransport til jobb dersom det var færre bytter eller direkte rute	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	11
Jeg reiser ikke kollektivt til jobb fordi det stadig er forsinkelser	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	12
Det tar for lang tid for meg å reise med kollektivtransport til jobb	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	13

Information

Du er over halvveis og ferdig med fire av syv tema.
Neste tema er politikk

9_holdn_pol	Myndighetene har et uttalt mål om at all vekst i persontransport skal tas med kollektivtransport, sykkel eller gange. Ta stilling til i hvilken grad du er enig/uenig i følgende påstander om transportpolitiske tiltak						
♦ range:*							
	Helt enig	Ganske enig	Verken enig eller uenig	Ganske uenig	Helt uenig	Vet ikke/ikke aktuelt	
	1	2	3	4	5	6	
Bompenger er god politikk for å redusere biltrafikken	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1
Jeg ville vært mer positiv til bompenger hvis kostnadene var lavere for personer med lav inntekt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2
Det er riktig å begrense parkeringsmulighetene i min kommune for å redusere bilbruken	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3
Det er alt for mange restriksjoner på privatbilismen i Norge	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4
Man bør redusere privatbilbruken i sentrum av byene, men beholde varelevering, drosjer og HC-biler	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5
Gratis parkering ved arbeidsplasser bør beskattes	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	6

9_holdn_pol	Myndighetene har et uttalt mål om at all vekst i persontransport skal tas med kollektivtransport, sykkel eller gange. Ta stilling til i hvilken grad du er enig/uenig i følgende påstander om transportpolitiske tiltak						
Jeg aksepterer restriksjoner på min bilbruk for å bedre miljøet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	7
Jeg synes at mer av vegbudsjettet i mitt fylke burde brukes til kollektivtransport	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	8
Utbygging av sykkelveier bør prioriteres foran utbygging av fortau for gående	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	9
Utbygging av sykkelveier bør prioriteres foran utbygging av kollektivtilbudet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	10

10_holdn_d eling	Vi vil gjerne høre litt om hva du mener om ulike deleordninger som har dukket opp de senere årene. I hvilken grad er du enig/uenig i følgende påstander?						
♦ range:*							
	Helt enig	Ganske enig	Verken enig eller uenig	Ganske uenig	Helt uenig	Vet ikke/ikke aktuelt	
	1	2	3	4	5	6	
Jeg er positiv til bildelingsordninger	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1
Jeg er positiv til bysykkel- eller bygdesykelordninger	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2
Jeg er positiv til å bruke Airbnb (et nettsted der man kan leie private leiligheter/hus)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3

Information
Vi nærmer oss slutten. Neste tema er miljø.

11_holdn_m iljo	I hvilken grad er du enig/uenig i følgende påstander om miljø og transport?						
♦ range:*							
	Helt enig	Ganske enig	Verken enig eller uenig	Ganske uenig	Helt uenig	Vet ikke/ikke aktuelt	
	1	2	3	4	5	6	
Jeg synes bilen er skyld i en stor del av luftforurensningen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1
Jeg synes det har liten betydning for miljøet hvilke transportmidler jeg velger	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2
Med den prioriteringen miljøproblemerne har fått, er løsninger på miljøproblemerne innen rekkevidde	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3
I en valgssituasjon bør arbeidsplasser prioriteres foran miljøvern	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4
Ny teknologi vil løse fremtidens miljøproblemer	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5
Hver og en må endre sin adferd (mat,	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	6

11_holdn_m iljo	I hvilken grad er du enig/uenig i følgende påstander om miljø og transport?											
transport, forbruk, etc) for at vi skal få bukt med miljø- og klimautfordringene												
Jeg aksepterer lavere levestandard for å redusere miljøødeleggelser	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	7
Jeg betaler gjerne litt ekstra for en vare som er miljøvennlig	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	8
Jeg velger aktiviteter som ligger nær boligen for å redusere bilbruken	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	9
Det er helt greit at de som kjører fossilbil betaler mer for å bruke bil enn de som kjører elbil	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	10
Jeg prøver å spise mindre kjøtt av miljøhensyn	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	11
Jeg tar med handlebag hjemmefra til butikken	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	12

Information

Du er snart ferdig! Siste tema er livsstil, arbeidsliv og andre samfunnsforhold.

12_inntekt	I hvilken grad er du enig eller uenig i følgende påstander?						
♦ range:*							
	Helt enig	Ganske enig	Verken enig eller uenig	Ganske uenig	Helt uenig	Vet ikke/ikke aktuelt	
	1	2	3	4	5	6	
Inntekt er den viktigste målestokken for suksess og vellykkethet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1
Jeg liker å ha det siste nye av elektronisk utstyr	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2
Jeg er opptatt av interiør og mote	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3
Jeg like å ha det siste nye av sportsutstyr	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4

12b_Arbeid	Hva er viktigste egenskap ved en jobb når en skal velge arbeid? Vennligst kryss av for ett av følgende alternativer	
♦ range:*		
At det er en spennende jobb med muligheter for å gjøre karriere og tjene godt	<input type="radio"/>	1
At jeg tjener godt nok, slipper ansvar og ikke må tenke på jobben etter arbeidstid	<input type="radio"/>	2
At det er en krevende og ansvarsfull jobb med muligheter for å lære og utvikle seg	<input type="radio"/>	3
At det er en samfunnsnyttig jobb der en kan få hjelpe andre mennesker	<input type="radio"/>	4

12c_Permisjon	Hvordan synes du foreldrepermisjonen bør fordeles mellom mor og far? Dvs. de ukene foreldrene har betalt permisjon etter barnefødsel. Dra markøren for å angi svar.												
♦ range:*													
	<table border="0"> <tr> <td style="padding: 0 10px;">Mor bør få alle ukene</td> <td style="padding: 0 10px;">Like mange uker til far og mor</td> <td style="padding: 0 10px;">Far bør få alle ukene</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">1</td> <td style="text-align: center;">2</td> <td style="text-align: center;">3</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><input type="radio"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="radio"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="radio"/></td> <td style="text-align: center;">1</td> </tr> </table>	Mor bør få alle ukene	Like mange uker til far og mor	Far bør få alle ukene		1	2	3		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1
Mor bør få alle ukene	Like mange uker til far og mor	Far bør få alle ukene											
1	2	3											
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1										

ID:Parti

13_parti	Hvis det var stortingsvalg i morgen, hva ville du stemt?
♦ range:*	
Arbeiderpartiet	<input type="radio"/> 1
Høyre	<input type="radio"/> 2
Fremskrittspartiet	<input type="radio"/> 3
Senterpartiet	<input type="radio"/> 4
Kristelig folkeparti	<input type="radio"/> 5
Venstre	<input type="radio"/> 6
Sosialistisk Venstreparti	<input type="radio"/> 7
Miljøpartiet De Grønne	<input type="radio"/> 8
Rødt	<input type="radio"/> 9
Annet parti/liste	<input type="radio"/> 10
Vet ikke	<input type="radio"/> 11
Ønsker ikke å svare	<input type="radio"/> 12

ID:Slutt

dato_slutt	Dato for avslutning av intervjuet
♦ range:*	
♦ afilla:sys_date c	<input type="text"/>
Fylles inn automatisk	1

tid_slutt	Tidsstempel
♦ range:*	
♦ afilla:sys_timenowf c	<input type="text"/>
Fylles inn automatisk	1

brukt tid	Tid brukt på intervjuet
♦ range:*	
♦ afilla:sys_elapsedtime c	<input type="text"/>
Fylles inn automatisk	1

NesteUnd	Alle som har svart på undersøkelsen kan være med i trekningen av tre universalgavekort på henholdsvis 5000, 2000 og 1000 kr. For at du skal være med i trekningen trenger vi din epost-adresse. Epost-adressen vil ikke kunne kobles til svarene du har avgitt i denne undersøkelsen
	Ønsker du å delta i trekningen?
♦ range:*	
Ja	<input type="radio"/> 1
Nei	<input type="radio"/> 2

Information
♦ exit:yes
♦ filter:\NesteUnd.a=1
♦ redirect:https://survey.quenchtec.net/p?qif=6878649b-d2db-4cf3-98d2-f974df8399f3&qsid=9225ec13-d8cf-4059-9eac-73efdd311b0a
♦ status:COMPLETE

Information



Takk for deltakelsen!

Klikk på "Neste" for å skrive inn epost i et eget skjema.

For at dine svar skal være anonyme, vil ikke kontaktinformasjonen din kunne kobles til hva du har svart i denne undersøkelsen.

Information

- ◆ **exit:**yes
- ◆ **filter:**\NesteUnd.a=2
- ◆ **redirect:**<http://www.toi.no>
- ◆ **status:**COMPLETE



Takk for besvarelsen din!

Transportøkonomisk institutt (TØI)

Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

TØI er et anvendt forskningsinstitutt, som mottar basisbevilgning fra Norges forskningsråd og gjennomfører forsknings- og utredningsoppdrag for næringsliv og offentlige etater. TØI ble opprettet i 1964 og er organisert som uavhengig stiftelse.

TØI utvikler og formidler kunnskap om samferdsel med vitenskapelig kvalitet og praktisk anvendelse. Instituttet har et tverrfaglig miljø med rundt 90 høyt spesialiserte forskere.

Instituttet utgir tidsskriftet Samferdsel på internett og driver også forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, artikler i vitenskapelige tidsskrifter, samt innlegg og intervjuer i media. TØI-rapportene er gratis tilgjengelige på instituttets hjemmeside www.toi.no.

TØI er partner i CIENS Forskningscenter for miljø og samfunn, lokalisert i Forskningsparken nær Universitetet i Oslo (se www.ciens.no). Instituttet deltar aktivt i internasjonalt forsknings-samarbeid, med særlig vekt på EUs rammeprogrammer.

TØI dekker alle transportmidler og temaområder innen samferdsel, inkludert trafiksikkerhet, kollektivtransport, klima og miljø, reiseliv, reisevaner og reiseetterspørsel, arealplanlegging, offentlige beslutningsprosesser, næringslivets transporter og generell transportøkonomi.

Transportøkonomisk institutt krever opphavsrett til egne arbeider og legger vekt på å opptre uavhengig av oppdragsgiverne i alle faglige analyser og vurderinger.

Besøks- og postadresse:

Transportøkonomisk institutt
Gaustadalléen 21
NO-0349 Oslo

22 57 38 00
toi@toi.no
www.toi.no