



Transportprofil og livsstil

Transportmiddelbruk, aktivitetsmønstre og miljø- og forbruksorientering

Susanne Nordbakke

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.

ISSN 0802-0175

ISBN 82-0267-5

Oslo, juni 2002

Tittel: Transportprofil og livsstil. Transportmiddelbruk, aktivitetsmønstre og miljø- og forbruksorientering

Forfatter(e): Susanne Nordbakke

TØI rapport 579/2002
Oslo, 2002-06
100 sider
ISBN 82-480-0267-5
ISSN 0802-0175

Finansieringskilde:
Svenska Vägverket

Prosjekt: 2700 Livsstil

Prosjektleder: Susanne Nordbakke

Kvalitetsansvarlig: Ronny Klæboe

Emneord:

Transportmiddelbruk; livsstil; fritidsaktiviteter; miljø- og forbruksorientering;

Sammendrag:

Prosjektet undersøker om livsstil egner seg til å belyse variasjoner i folks transportadferd. Datagrunnlaget omfatter 11000 personer over 18 år fra Forbruker- og media-undersøkelsen 1999/2000 gjennomført av Norsk Gallup Institutt AS.

Det skilles mellom ni ulike transportprofiler. Vel en tredjedel av befolkningen kombinerer ulike transportmidler. Folks aktivitetsnivå utenfor hjemmet og deres aktivitetsmønster har særlig betydning for forskjeller i transportmiddelbruk, også når en kontrollerer for andre forhold. Miljø- og forbruksorienteringer har mindre betydning. Ni segmenter med ulik transportrelatert livsstil blir analysert.

Å se transportmåte og transportprofil som en del av en transportrelatert livsstil gir et nytt perspektiv for forståelse av folks transportmiddelvalg. Tilnærmingen gir grunnlag for å stille nye spørsmål om hvordan transportadferd kan påvirkes, noe som kanskje kan gi nye svar mht til utformingen av tiltak.

Title: Transport profile and lifestyle. Transport modes, leisure patterns, environmental og consumer attitudes

Author(s): Susanne Nordbakke

TØI report 579/2002
Oslo: 2002-06
100 pages
ISBN 82-480-0267-5
ISSN 0802-0175

Financed by:
Swedish Public Road Administration

Project: 2700 Lifestyle

Project manager: Susanne Nordbakke

Quality manager: Ronny Klæboe

Key words:

Transport modes; lifestyle; leisure patterns; environmental and consumer attitudes;

Summary:

On the basis of 11000 respondents drawn from the 1999/2000 Norwegian survey of household consumption and media use, the populations use of different transport modes are analysed as part of a transport related lifestyle. Nine transport profiles are defined that characterises the respondents' use of different modes of transport. As many as 37% of the respondents belonged to one of the profiles characterised by the use of several transport modes. By analysing the number and type of leisure trips undertaken by a respondent, their transport profile and transport related activities, nine lifestyle segments are defined. The demographic composition of each of these transport related lifestyle segments are also described. Viewing the choice of transport mode and the resulting transport profiles as part of a transport related lifestyle provides the authorities with an additional perspective on how to understand and influence the populations choice of transport modes.

Language of report: Norwegian

Rapporten kan bestilles fra:
Transportøkonomisk institutt, Biblioteket
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo
Telefon 22 57 38 00 - www.toi.no

The report can be ordered from:
Institute of Transport Economics, The library
Gaustadalleen 21, NO 0349 Oslo, Norway
Telephone +47 22 57 38 00 - www.toi.no

Forord

Reiseaktiviteten i samfunnet er stadig økende og mobilitet regnes som et velferdsgode. Transportaktiviteten medfører samtidig en rekke miljømessige utfordringer. Det er derfor behov for tiltak som kan påvirke befolkningen til en mer miljøvennlig transportadferd. For å finne fram til slike tiltak trengs kunnskap om de forhold som virker inn på valget av transportmiddel. Formålet med denne rapporten er å bidra med slik kunnskap.

Transportforskningen gir et godt grunnlag for forstå hva ulike bakgrunnsfaktorer og strukturelle rammebetingelser betyr for transportmiddelvalget. Hensikten med foreliggende undersøkelse som her, er å supplere dette bildet med kunnskap om hva folks livsstil, aktivitetsmønstre og holdninger betyr for transportatferd.

Analysene er basert på utvalgte data fra den norske Forbruker- og media-undersøkelsen 1999/2000 gjennomført av Norsk Gallup Institutt AS. Med dette omfattende datagrunnlaget (ca 11 000 personer over 18 år) gir analysene både mulighet for å få fram hvor mange i befolkningen som har ulike transportprofiler og for å vurdere ulike faktorerens relative betydning for folks atferd.

Undersøkelsen er utført på oppdrag av det svenske Vägverket, som har sett det som nyttig å utvikle generell kunnskap på området – også på basis av norske data. Funksjonsleder Georg Tornberg har vært oppdragsgivers kontaktperson og har gitt støtte og bidratt med nyttige kommentarer underveis.

Undersøkelsen er gjennomført av cand polit Susanne Nordbakke som også har skrevet rapporten. Seniorrådgiver Guro Berge, tidligere TØI, nå Vegdirektoratet, utformet opplegget for undersøkelsen og har vært rådgiver på prosjektet. Forskningsleder Ronny Klæboe har gitt støtte til de statiske analysene og har kvalitetssikret rapporten. I tillegg har avdelingsleder Marika Kolbenstvedt kommentert arbeidet. Avdelingssekretær Trude Rømning har hatt ansvar for endelig tekstbehandling.

Oslo, juni 2002
Transportøkonomisk institutt

Knut Østmoe
instituttssjef

Marika Kolbenstvedt
avdelingsleder

Innhold:

Sammendrag

Summary

1 Innledning	1
1.1 Bakgrunn	1
1.2 Problemfeltet	1
1.3 Problemstillinger	2
1.4 Datamateriale og analysemetoder	3
1.5 Oppbygging av rapporten.....	4
2 Teoretisk utgangspunkt	5
2.1 Innledning.....	5
2.2 Definisjon av et transportrelatert livsstilsbegrep	5
2.3 Tankemodell for studien	6
2.3.1 Kartlegging av transportrelatert livsstil.....	7
2.4 Påvirkningsfaktorer.....	7
2.5 Transportrelaterte livsstilsfaktorer	8
2.5.1 Ulike typer aktiviteter.....	8
2.5.2 Aktiviteter inndelt etter lokalisering	9
2.5.3 Aktivitetsnivå	10
2.5.4 Miljøorientering	10
2.5.5 Forbruksorientering.....	12
2.6 En generell livsstilsmodell – Gallup Kompass	13
2.7 Bruk av informasjons- og kommunikasjonsteknologi	14
3 Transportmiddelbruk og transportprofiler	15
3.1 En mer nyansert inndeling av transportmiddelbruk.....	15
3.2 Transportmiddelbruk	15
3.3 Kombinasjoner av storbruk	17
3.4 Kategorisering av transportprofiler	17
3.5 Livsfase og livssituasjon påvirker transportprofilen.....	19
3.6 Tilgangen til bil har betydning.....	21
3.7 Bosted indikerer tilgang til kollektivtransport.....	23
4 Transportprofil og ulike transportrelaterte livsstilsfaktorer	24
4.1 Innledning.....	24
4.2 Aktivitetsnivå etter transportprofil	24
4.3 Transportprofil og aktivitetstyper	26
4.3.1 Transportprofil og ukentlige aktiviteter.....	26
4.3.2 Kulturaktiviteter – månedlig deltakelse	29
4.4 Miljøorientering og transportprofil.....	30
4.4.1 Personlig miljøengasjement og miljørettet atferd	30
4.4.2 Liten tro på egen innvirkning på miljøet.....	31
4.4.3 Politisk engasjement.....	32
4.5 Forbruksorientering og transportprofil.....	32
4.5.1 Oversiktlig forbruk	33
4.5.2 Luksuriøst forbruk	33
4.5.3 Prisbevisst forbruk	34
5 Transportrommet	35
5.1 Konstruksjon av transportrommet	35
5.1.1 Induktiv innfallsvinkel til data	35
5.1.2 Korrespondanseanalysens virkemåte	35

5.2 Beskrivelse av transportrommet.....	37
5.2.1 Grunnelementene i transportrommet.....	37
5.2.2 Resultatgrafene	38
5.2.3 Beskrivelse av dimensjonene i transportrommet.....	39
5.2.4 Bosted	41
5.2.5 Transportprofiler i transportrommet.....	42
5.3 Miljøorientering og forbruksorientering i transportrommet.....	43
5.3.1 Miljøorientering i transportrommet.....	43
5.3.2 Forbruksorientering i transportrommet	45
5.4 Individuelle kjennetegn og transportressurser	47
5.4.1 Individuelle egenskaper/kjennetegn	47
5.4.2 Transportressurser	48
5.5 Generell livsstilsorientering – Gallup Kompass	49
5.6 Oppsummering og drøftelse av hovedfunn.....	51
5.6.1 Transportdimensjonen – forskjeller i livssituasjon	52
5.6.2 Aktivitetsdimensjonen – en transportrelatert livsstilsdimensjon	53
5.6.3 Urbanitets- og friluftsdimensjonen – aktivitetstyper og transportmiddelbruk...55	
5.6.4 Konklusjon	55
6 Transportrelatert livsstil	57
6.1 Identifisering av ulike segmenter i transportrommet.....	57
6.2 Beskrivelse av livsstilssegmentene.....	58
6.3 Hvordan påvirke de ulike segmentene?.....	63
6.4 Tegn på generasjonsskifte i bruk av bilen? Noen generelle betraktninger.....	66
6.5 Livsstil – nye spørsmål, nye svar?	66
7 IKT, transportmiddelbruk og aktivitetsnivå	67
7.1 Aktivitetsnivå og bruk av IKT	67
7.2 Transportmiddelbruk, aktivitetsnivå og IKT-bruk	68
7.3 Bruk og tilgang til IKT i lys av transportrelatert livsstil.....	70
Referanser.....	73
VEDLEGG 1: Transportprofiler etter bakgrunnsvariable	77
VEDLEGG 2: Aktivitetsnivå etter bosted.....	81
VEDLEGG 3: Faktoranalyse av miljøspørsmål.....	82
VEDLEGG 4: Faktoranalyse av forbruksspørsmål	85
VEDLEGG 5: Resultattabeller.....	86
VEDLEGG 6: Konstruksjon av 9 segmenter	89
VEDLEGG 7: Kjennetegn ved livsstilssegmentene	91
VEDLEGG 8: Informasjons- og kommunikasjonsteknologi	98

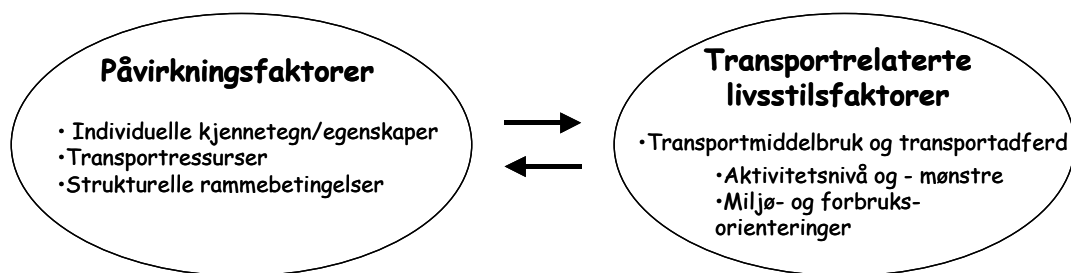
Sammendrag:

Transportprofil og livsstil

Reiseaktiviteten i samfunnet er stadig økende. Utviklingen på transportområdet henger sammen med den generelle utviklingen i samfunnet ellers. Mange av de tilbud vi står overfor, forutsetter transportaktivitet for å kunne gjennomføres. Individuell mulighet for mobilitet regnes som et velferdsgode, samtidig som transportaktiviteten medfører en rekke miljøproblemer. Det er derfor behov for å utvikle tiltak som kan påvirke befolkningen til en mer miljøvennlig transportadferd. Forutsetningen for å velge de riktige tiltak er at man har kunnskap om de ulike faktorer som virker inn på valg av transportmiddel.

Fokus på hva folks livsstil betyr for transportatferd

Transportforskningen har dokumentert at både demografiske og sosio-økonomiske kjennetegn og strukturelle rammebetingelser (som her vil bli karakterisert som påvirkningsfaktorer) knyttet til transporttilbudet har betydning for folks transportatferd. For å få en bredere forståelse for hva som ligger bak folks valg av transportmidler, undersøker vi i denne studien om også livsstil egner seg til å belyse forskjeller i transportmiddelbruk. Prosjektet tar utgangspunkt i et fokusert livsstilsbegrep, dvs. at livsstil defineres ut fra handlinger, verdi- og atferdsorienteringer som er nært knyttet til eller som er relevante i forhold transport og reisevaner (Widlert 1992, Berge og Nondal 1994, Berge 1998). Det blir spesielt fokusert på sammenhengen mellom transportmiddelbruk, fritidsaktiviteter utenfor hjemmet og folks miljø- og forbruksorientering.



Kilde TØI rapport 579/2002

Figur S.1: Begrepskjema for vår studie av transportrelatert livsstil og påvirkningsfaktorer

En grunnleggende tanke i denne studien er at livsstil, slik det generelt blir definert, kan påvirke og selv påvirkes av ulike strukturelle rammebetingelser (kollektivtilbud, vegnett, lokalisering av arbeidssted, fritidsaktiviteter eller parkeringsmuligheter) og individuelle kjennetegn (utdanning, inntekt eller transportressurser). I studien omtales slike faktorer som "påvirkningsfaktorer".

Tanken er altså at årsaksforholdene går begge veier. Det kompliserte årsak-virkning-forholdet gjør det vanskelig å fokusere på kausalitet.

Det primære formålet med studien er å beskrive utbredelsen av fenomener og å se på påvirkningsfaktorer og transportrelaterte livsstilsfaktorer i sammenheng med hverandre. På denne måten kan vi få et helhetlig bilde av de ulike forhold som kan ha betydning for transportadferd og transportmiddelbruk.

Transportrelaterte livsstilsfaktorer

Innen reisevaneforskningen er det bare gjort et begrenset antall studier av livsstil. Det er derfor ikke etablert en felles oppfatning av hvordan livsstil skal defineres eller hvilke livsstilsindikatorer som bør inngå i et transportrelatert livsstilsbegrep. Det viktigste er at hver livsstilsindikator begrunnes ut fra relevansen for feltet.

Studien tar utgangspunkt i følgende transportrelaterte livsstilsindikatorer:

- Transportmiddelbruk, reisevaner: Bruk av buss, trikk/T-bane, tog, bil og sykkel i løpet av ei uke eller sjeldnere.
- Aktiviteter og aktivitetsmønstre: Grad av deltakelse i ulike sentrumsaktiviteter (utelivsaktiviteter og kulturaktiviteter), ut av byen-aktiviteter og ikke stedsspesifikke aktiviteter i løpet av ei uke eller sjeldnere.
- Uteorientering/hjemmeorientering: Generell deltakelse utenfor hjemmet i løpet av ei uke.
- Forbruksorientering (dvs hvordan en person forholder seg til forbruksspørsmål generelt), der vi skiller mellom: "Oversiktlig økonomi", "Luksuriøst forbruk" og "Prisbevisst forbruk".
- Miljøorienteringer (dvs hvordan en person forholder seg til miljøspørsmål generelt), der vi skiller mellom: "Personlig engasjert og faktisk miljøvennlig adferd", "Liten tro på egen innvirkning" og "Politiske engasjement".

11 000 personer over 18 år fra Forbruker- og mediaundersøkelsen

Datamaterialet som ligger til grunn for denne undersøkelsen, er samlet inn av Norsk Gallup Institutt A/S gjennom deres Forbruker- og mediaundersøkelse for 1999/2000. Undersøkelsen omfatter personer over 13 år fra hele landet og gjennomføres årlig. Vår analyse er avgrenset til personer over 18 år, dvs ca 11 000 personer.

Vi har valgt ut de spørsmål som er relatert til transport, aktivitetsmønstre og ulike livsstilsorienteringer. Vi har også sett på folks bruk av IKT (Internett og mobiltelefon). Materialet er analysert med enklere statistiske metoder, eksplorerende faktoranalyse og korrespondanseanalyse.

Inndeling i transportprofiler fanger transportmiddelbruk over tid – og kombinasjoner av transportmiddelbruk

I undersøkelsen ble folk spurt om hvor ofte de benytter ulike transportmidler. Dette gir en mer nyansert inndeling av transportmiddelbruken enn den enn finner i reisevaneundersøkelser som spør om gårdsdagens reiser. Når en kun ser på reisene en gitt dag, kommer ikke variasjoner i transportmiddelbruken klart nok fram. En vanlig brukt inndeling blir derfor bilist, kollektivbruker, syklende og gående.

Vi finner at befolkningen kan inndeles i 9 transportprofiler, (ferdsel til fots som vi ikke har data om, er unntatt):

1. *Rene og høy bilbruk – 50 prosent av utvalget:*
Personer som bruker bil mer enn 3-4 ganger i uka, og som ikke bruker noen andre transportmidler mer enn 1-3 ganger pr mnd.
2. *Rene lavbrukere av bil – 3 prosent av utvalget:*
Personer som bruker bil minst 1-2 ganger i uka, og ingen andre transportmidler mer enn 1-3 ganger i mnd.
3. *Rene kollektivbrukere – ca 4 prosent av utvalget:*
Personer som reiser kollektivt minst 1 gang i uka, og som ikke bruker noen andre transportmidler mer enn 1-3 ganger i mnd.
4. *Rene syklister- ca 2 prosent av utvalget:*
Personer som sykler minst 1 gang i uka, og som ikke bruker noen andre transportmidler mer enn 1-3 ganger pr mnd.
5. *Bil- og kollektivbrukere – 9 prosent av utvalget:*
Personer som bruker både bil og kollektivtransport minst én gang i uka, og ikke sykkel mer enn 1-3 ganger pr mnd.
6. *Bil- og sykkelbrukere – 21 prosent av utvalget:*
Personer som bruker bil og sykkel minst én gang i uka, men som ikke bruker kollektivtransport mer enn 1-3 ganger pr mnd.
7. *Kollektiv- og sykkelbrukere – 2 prosent av utvalget:*
Personer som bruker kollektivtransport og sykkel minst én gang i uka, men som ikke bruker bil mer enn 1-3 ganger pr mnd.
8. *Multibrukere – 5 prosent av utvalget:*
Personer som bruker bil, kollektivtransport og sykkel minst én gang i uka
9. *Sjelden bruk av transportmidler – 4 prosent av utvalget:*
Personer som ikke bruker noen transportmidler mer enn 1-3 ganger pr mnd.

Vi ser at bilen er det transportmiddel som brukes mest. 88 prosent av befolkningen bruker enten bare bil eller bil i kombinasjon med andre transportmidler. Tilsvarende tall for kollektivtransport er 20 prosent. 37 prosent bruker flere transportmidler. En slik mer nyansert inndeling i transportprofiler, er egnet for å finne fram til målrettede tiltak med sikte på å påvirke transportatferd.

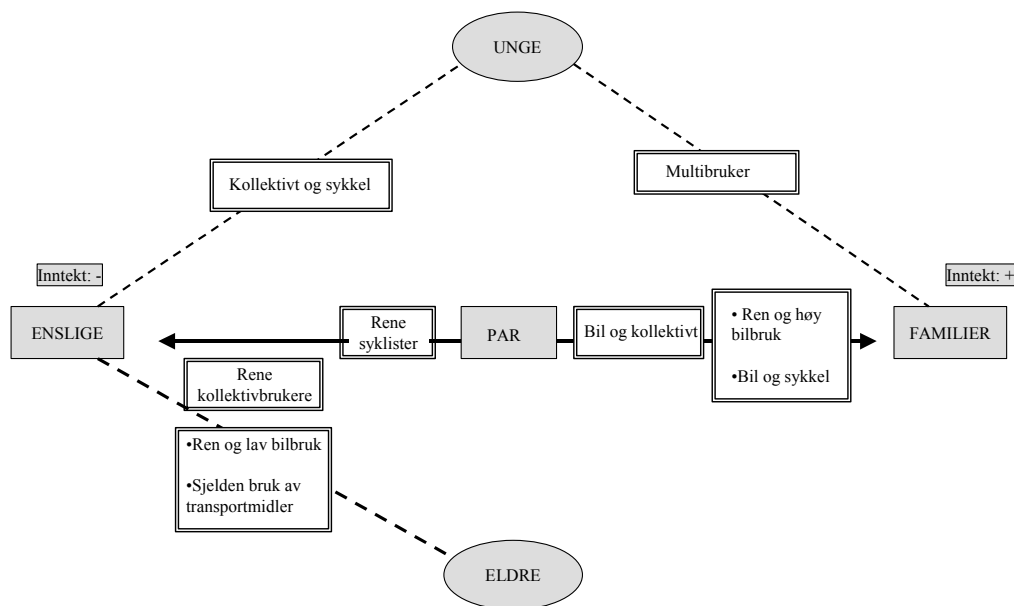
En analyse av hvilke transportprofiler som dominerer på ulike steder, viser naturlig nok at de som bor i de større byene oftere har en transportprofil som omfatter kollektivtransport enn de som bor i mindre tettsteder eller på landsbygda.

Livsfase og livssituasjon påvirker transportprofilen

Som grunnlag for å forstå eventuelle sammenhenger mellom livsstil og transportprofil er det viktig å vite hvem som har de ulike profiler.

Hovedkonklusjonen på en analyse av ulike sosio-demografiske faktorer, er at folks transportprofil er avhengig av den enkeltes livsfase/alder og livssituasjon, dvs i hvilken grad man bor sammen med andre mennesker eller ikke, jf. figur S.2.

Livssituasjon blir reflektert gjennom den horisontale akse i figuren. Jo lenger ut til høyre i figuren en profilgruppe plasserer seg, jo flere personer inngår i husholdet. Den samme akse reflekterer også forskjeller i inntekt (husholdnings- og personlig inntekt). Lav inntekt blant de som plasserer seg til venstre i figuren kan trolig forklares med at de enten er i starten på eller i slutten av livet. Det er perioder hvor man som regel ikke lever av inntektsbringende arbeid. Profilgrupper hvor det er en overvekt av par/familier har en bilbasert uke, i motsetning til grupper med en overvekt av enslige og par.



Kilde TØI rapport 579/2002

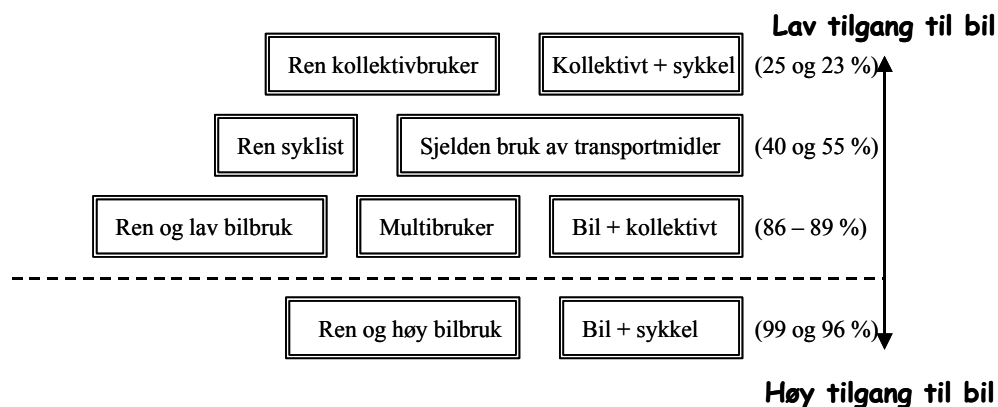
Figur S.2: Ulike transportprofiler plassert i et aksesystem i forhold til hverandre når det gjelder livsfase/alder (vertikal akse) og livssituasjon (horisontal akse)

Profilgruppene er også plassert i forhold til hverandre etter alder/livsfase langs den vertikale akse. I profilgrupper som plasserer seg på midten er det en overvekt av personer mellom 30-59 år. Profilgrupper som plasserer seg i øvre del av figuren er yngre (overvekt av de under 45 år), mens de som plasserer seg i nedre del av figuren er eldre (overvekt av de over 45 år). De rene kollektivbrukerne er noe eldre enn rene syklistere og dem som kombinerer transportmidler. Både de yngre og de eldre bruker lite bil i løpet av ei uke.

Transportprofil og tilgang til bil – et nyansert bilde

De fleste i utvalget (90 prosent) har bil, hvorav en tredjedel inngår i hushold som eier eller disponerer mer enn én bil. Det er klart større sannsynlighet for at en bruker bil i det daglige dersom en har god tilgang til bil, noe som er i samsvar med tidligere undersøkelser (se f eks Berge 1994 og 1999, Hjorthol 1999).

Analysen av relative forskjeller mellom de ulike profilgruppene mht tilgang til bil, gir et mer nyansert bilde enn tidligere studier, se figur S.3. Blant annet ser vi at mange som kombinerer bil og sykkel i løpet av ei uke sykler til tross for svært god tilgang til bil. Ettersom de har god økonomi, er det trolig ikke av økonomiske hensyn de benytter sykkel i tillegg. En hypotese er at denne gruppen sykler for trimmens og følgelig også helsens skyld, noe som indikerer at denne transportprofilen best kan forstås på bakgrunn av et livsstilsperspektiv.



Kilde TØI rapport 579/2002

Figur S.3: Transportprofiler rangert etter grad av tilgang på bil i husholdningen. Stiplet linje indikerer gjennomsnittlig tilgang til bil i befolkningen (90 %). I parentes angis tilgang til bil i de ulike profilgruppene i prosent.

De med ren og lav bilbruk, de som kombinerer bil og kollektivt og multibrukere, har ikke nødvendigvis tilgang til bil i husholdet. Dette viser at enkelte av dem sitter på med andre som har/disponerer bil eller at de evt låner bil. Disse gruppene vil kanskje være åpne for tiltak som samkjøring eller bildeling.

Rene bilister – mest hjemmekjære

Bilen er gjerne forbundet med stor frihet. Man trenger ikke å forholde seg til tidstabeller, man kommer som regel direkte til et bestemmelsessted, og det er lett å komme seg over lengre strekninger på kort tid. Det er imidlertid ikke slik at de som bare bruker bil i hverdagen og som har god tilgang på bil, utnytter denne muligheten til å være mer aktive enn andre. Rene bilbrukere har den minst aktive livsstilen og er mer hjemmekjære enn de andre profilgruppene.

Hjemmekjære bilister – høy bruk av IKT?

Et interessant spørsmål er om folk som er mer hjemmeorienterte er mer flittige brukere av IKT enn det de mer uteorienterte er? Som mål på bruk av IKT har vi sett på hvor ofte en person benytter seg av internett og hjemme PC/datamaskin i løpet av ei uke. Generelt tyder resultatene på at det er liten sammenheng mellom aktivitetsnivå utenfor hjemmet og bruk av IKT. Å være aktiv utenfor hjemmet utelukker ikke at man også er en aktiv bruker av internett. Bruk av IKT synes heller å komme *i tillegg* til aktiviteter utenfor hjemmet. En tolkning kan være at de som er aktive utenfor hjemmet opprettholder eller utvider sin aktivitet ved økt kontakt via IKT (internett, e-mail, mobil etc).

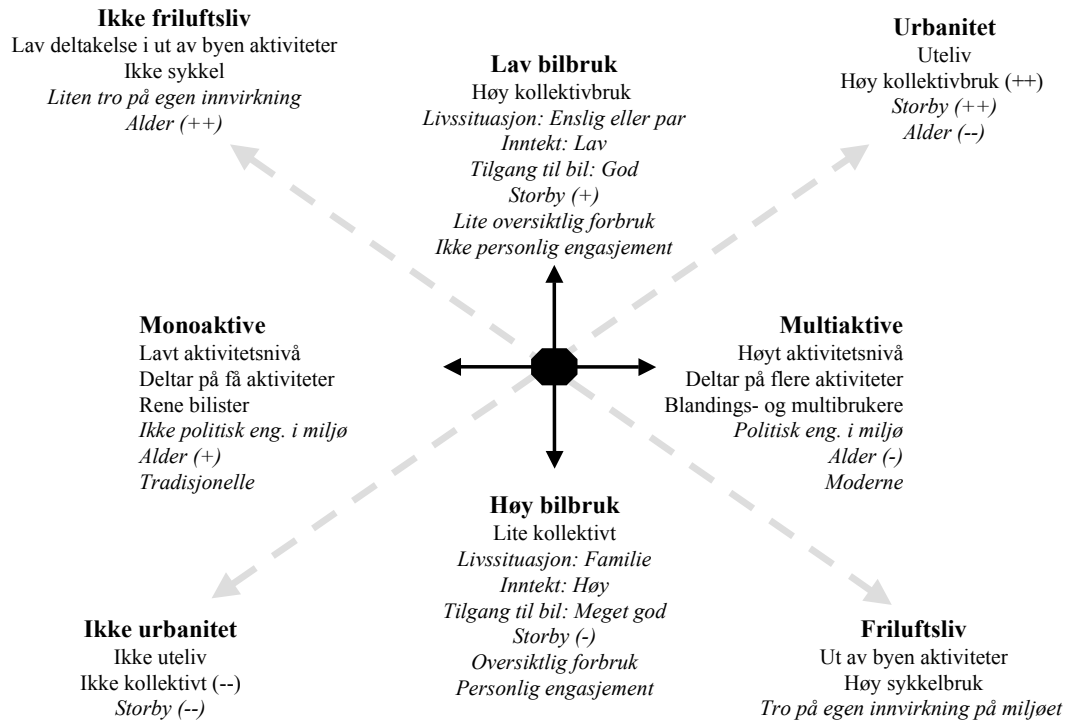
Det er sammenheng mellom aktivitetsnivå utenfor hjemmet og transportmiddelbruk. De rene bilistene er mer hjemmeorienterte enn de som kombinerer ulike transportmidler. Våre analyser viser at de rene bilistene er mindre aktive også når det gjelder bruk av IKT.

Lav bilbruk – ingen barriere for å delta i ”ut av byen”- aktiviteter

For å foreta ”Ut av byen”-aktiviteter må en stort sett ut av sentrum. Dette gjelder aktiviteter som fotturer i skog og mark, spaserturer, løpeturer, sykkelturner, skiturer, kjøre alpint/slalåm eller telemark/snowboard i sesongen. Kollektivtransporttilbudet er i hovedsak best inn til et sentrum, tilbudet på tvers i randsonene er dårligere, og det dårligste er ut av byen (Engebretsen 1996). Dette synes imidlertid ikke å forhindre at folk som i mindre grad benytter bil i hverdagen, foretar slike aktiviteter. De som bruker sykkel alene eller i kombinasjon med kollektivtransport/bil mye mer aktive når det gjelder ut-av-byen aktiviteter enn de som bruker bil daglig (”ren og høy bilbruk”). Dette tyder på at det er andre forhold enn transporttilbudet som påvirker bruken av aktivitetstilbudet utenfor sentrum.

Transportrommet – hovedtrekk

Ved bruk av en multivariat korrespondanseanalyse har vi sett på de ulike transportrelaterte livsstilsfaktorene i sammenheng. Analysen viser at det først og fremst er variabler knyttet til transportmiddelbruk, aktiviteter og aktivitetsnivå som egner seg til å få fram forskjellene i materialet. På dette grunnlag har vi konstruert et aksesystem som vi betegner som *transportrommet*, se figur S.4.



Kilde TØI rapport 579/2002

Figur S.4: Hoveddimensjoner og akser (mellomliggende dimensjoner) i transportrommet – trekk som definerer dem. Kjennetegn med vanlig skrift definerer dimensjonene, mens kjennetegn markert i kursiv beskriver andre forskjeller langs dimensjonene.

De største forskjellene i befolkningen når det gjelder de spørsmål undersøkelsen omfatter, finner vi langs den horisontale akse – *aktivitetsdimensjonen* og den vertikale akse – *transportdimensjonen*. Aktivitetsdimensjonen skiller mellom de som er ”monoaktive” og de som er ”multiaktive”. De monoaktive deltar i få aktiviteter i løpet av ei uke, har et lavt aktivitetsnivå utenfor hjemmet og en overvekt av rene bilister. De multiaktive derimot har et høyt aktivitetsnivå utenfor hjemmet, deltar på flere aktiviteter og er mer fleksible mht til transportmiddelbruk (blandings- og multibrukere). Transportdimensjonen skiller først og fremst mellom ulik grad av bilbruk og kollektivbruk i løpet av ei uke.

I transportrommet kan vi også se klare forskjeller langs de diagonale aksene (her også kalt mellomliggende dimensjoner), noe som avdekker sammenhenger mellom *type* aktiviteter og transportmiddelbruk. Urbanitetsaksen/dimensjonen viser en sammenheng mellom grad av deltakelse i utelivsaktiviteter og kollektivbruk, mens friluftsakse/dimensjonen skiller mellom grad av deltakelse i ”ut av byen”- aktiviteter og grad av sykkelbruk i løpet av ei uke.

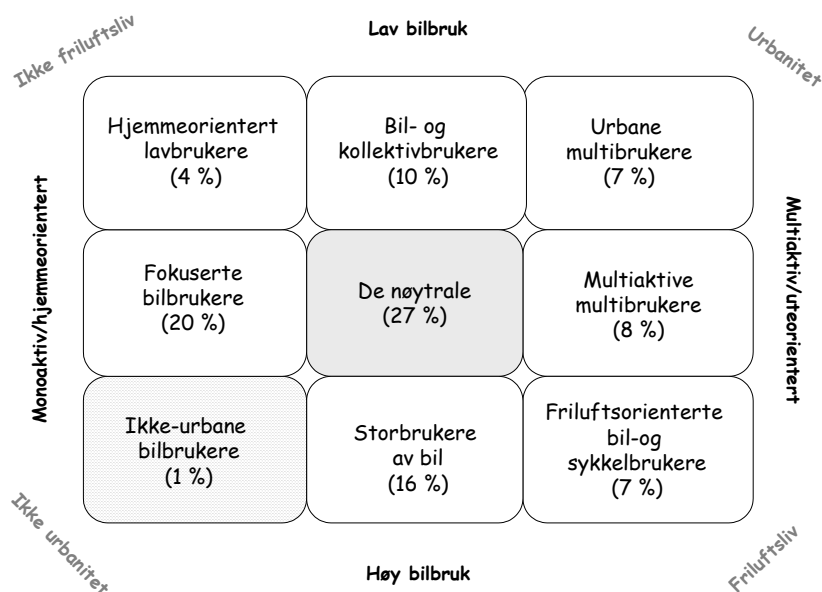
Både de bivarierte og de multivarierte analysene tyder på at det kun er en svak, men likevel systematisk sammenheng mellom den enkeltes uttrykte miljø- og forbruksorienteringer og transportmiddelbruk. Om dette skyldes de spørsmål som er brukt eller at miljø- og forbrukerorienteringer faktisk har liten betydning, kan ikke besvares her.

Ulike segmenter i transportrommet

Mens transportdimensjonen først og fremst reflekterer forskjeller i livssituasjon, kan både aktivitetsdimensjonen, urbanitetsaksen og friluftsaksen belyse forskjeller i transportrelaterte livsstiler. Transportrommet kan med andre ord være et egnet utgangspunkt for å skille mellom ulike transportrelaterte livsstiler i befolkningen.

På bakgrunn av disse dimensjonene har vi laget ni ulike livsstils-segmenter, se figur S.5. Hver dimensjon er delt i tre med et nøytralt segment i midten. De som ikke utmerker seg i forhold til noen av dimensjonene, ”de nøytrale”, er plassert i midten. De tilsvarer mer eller mindre gjennomsnittet av befolkningen.

Segmentene er nærmere beskrevet i rapportens kapittel 6.



Kilde: TØI rapport 579/2002

Figur S.5: Ni ulike livsstilssegmenter og deres relative størrelse i befolkningen. Personer over 18 år (N=10 988). Prosent

Formålet med inndelingen er å få fram de største forskjellene i transportrommet når det gjelder ulike transportrelaterte livsstilsfaktorer og ulike påvirkningsfaktorer. En slik presisering og tilspissing av forskjellene gjør det enklere å skreddersy tiltak til ulike grupper i befolkningen.

Livsstil – nye spørsmål, nye svar?

I studien har vi sett at livsstil har betydning for å forstå forskjeller i transportmiddelbruk, og at en ved å studere livsstil og påvirkningsfaktorer i sammenheng kan få et bredere bilde av hvilke faktorer som ligger bak folks valg av transportmidler. Et sentralt funn er at aktivitetsdimensjonen gjenspeiler de største variasjonene mht både aktiviteter og transportmiddelbruk, også når en kontrollerer for bosted, alder og livssituasjon.

Å skille ut segmenter med ulik transportrelatert livsstil gir en grunnlag for å stille nye spørsmål mht til tiltak på bakgrunn av hva slags livsstil folk har. Man står, når

det gjelder påvirkning av folks transportatferd i en mer miljøvennlig retning, overfor helt ulike utfordringer i forhold de forskjellige livsstilssegmenter;

De hjemmeorienterte lavbrukerne av transport har allerede en miljøvennlig atferd og det er således unødvendig å påvirke dette segmentet. Det samme gjelder også de urbane og de multiaktive som har opparbeidet kompetanse og vaner i forhold til kollektivtransport. Nøkkelspørsmålet i forhold til denne gruppen er hvordan en kan legge til rette for at den kan opprettholde en spontan og fleksibel transportadferd også om livssituasjonen skulle endre seg.

De som kombinerer bil- og kollektivtransport har en relativt miljøvennlig transportatferd. Utfordringen i forhold til denne gruppen er sikre et godt og lett tilgjengelig kollektivtilbud.

En del av de som er storbrukere av bil har sammen med de friluftorienterte bil- og sykkelbrukerne ofte miljøvennlige holdninger. Selv om de oppfatter helse og trim som viktigere enn miljø, opplever de trolig et sosialt dilemma i hverdagen ettersom de bruker mye bil, blant annet fordi de ofte har barn. Utfordringen ligger her i skaffe disse mer frihet i forhold til tidsklemma gjennom f eks kollektivtiltak knyttet til barns skole og fritid.

De fokuserte bilbrukere er ikke mer aktive enn andre, selv om de har god tilgang til bil. Dette funnet åpner for spørsmål om hvor avhengige ulike grupper egentlig er av bil i det moderne samfunn og hvem som kan ordne hverdagen uten bil. Siden de fokuserte bilbrukerne i stor grad også er vanemennesker, ligger nøkkelspørsmål her i om deres faste vaner kan endres og hvordan de kan gis ”opplæring” i bruk av andre transportmidler.

De fokuserte bilbrukerne utgjør en femtedel av befolkningen, og det kan tenkes at det ligger ulik grad av strukturelle føringer bak bilbruken i dette segmentet. For å kunne belyse muligheter for endring og trengs derfor mer inngående studier av forskjeller innen gruppen og potensialet for et fritt valg av transportmiddel.

Som illustrert over vil et fokus på livsstil kunne gi grunnlag for nye spørsmål med henhold til valg av transportmidler. Dette kan kanskje også kan gi nye svar og alternative løsninger mht til utforming av tiltak.

Summary:

Transport profiles and lifestyles

Travel activity in society is steadily increasing. This increase matches the general development in society as a whole. Many of the opportunities open to us assume the availability of transport in order to be exploited. Individual opportunities for mobility are regarded as a social benefit, while at the same time transport activities lead to a number of environmental problems. There is therefore a need to develop measures which can influence people towards adopting more environmentally friendly transport behaviour. The basis for choosing the correct measures is knowledge of different factors which affect the choice of transport.

Focus on the significance of people's lifestyles for transport behaviour

Transport research has shown that both demographic and socio-economic characteristics and structural framework conditions (which will here be characterised as influence factors) connected with transport provision are important determinants of people's transport behaviour. In order to obtain a wider understanding of what lies behind people's choice of transport, we also want to study whether lifestyles can indicate differences in the use of different modes of transport.

A fundamental consideration in this study is that lifestyles, as they are generally defined, can influence and themselves be influenced by different structural framework conditions (public transport provision, road networks, the location of the workplace, leisure activities or parking opportunities) and individual characteristics (education, income or transport resources). In the study, these factors are described as "influence factors". The primary purpose of the study is to describe the extent of phenomena and to look at influential factors and transport – related lifestyle factors in connection with each other. In this way, we can obtain a unified picture of the different conditions which may be significant for transport behaviour and the use of different forms of transport.

Lifestyle factors related to transport

Only a limited number of travel behaviour studies featuring a lifestyle perspective have been carried out. As a result, no consensus has been reached on how to define lifestyle, or which lifestyle indicators should be included in a transport-related lifestyle concept. Each lifestyle indicator should be justified on the basis of its relevance to the field.

The study is based on the following transport-related lifestyle indicators:

- use of different modes of transport, travel behaviour
- activities and patterns of activities
- outdoor /indoor orientation
- consumer orientation
- environmental orientation

We have also looked at the use of ICT (the internet and cell phones).

The data has been collected by Norsk Gallup Institutt A/S through their Consumer and Media Survey for 1999/2000. The study covers people over the age of 18 across the whole country. The data has been analysed using simple statistical methods, exploratory factor analysis and correspondence analysis.

Transport profiles defines transport usage over time – and combinations of different forms of transport

In the survey, people were asked how often they used different forms of transport during a month. This allows for a more precise segmentation of the population than is found in travel habit surveys which ask about yesterday's journeys. When one only looks at journeys on a given day, the variations in the use of transport do not stand out very clearly. A common classification is therefore car user, public transport user, cyclist and pedestrian.

We find that the population can be divided in to 9 transport profiles, (journeys on foot, for which we have no data, are excluded):

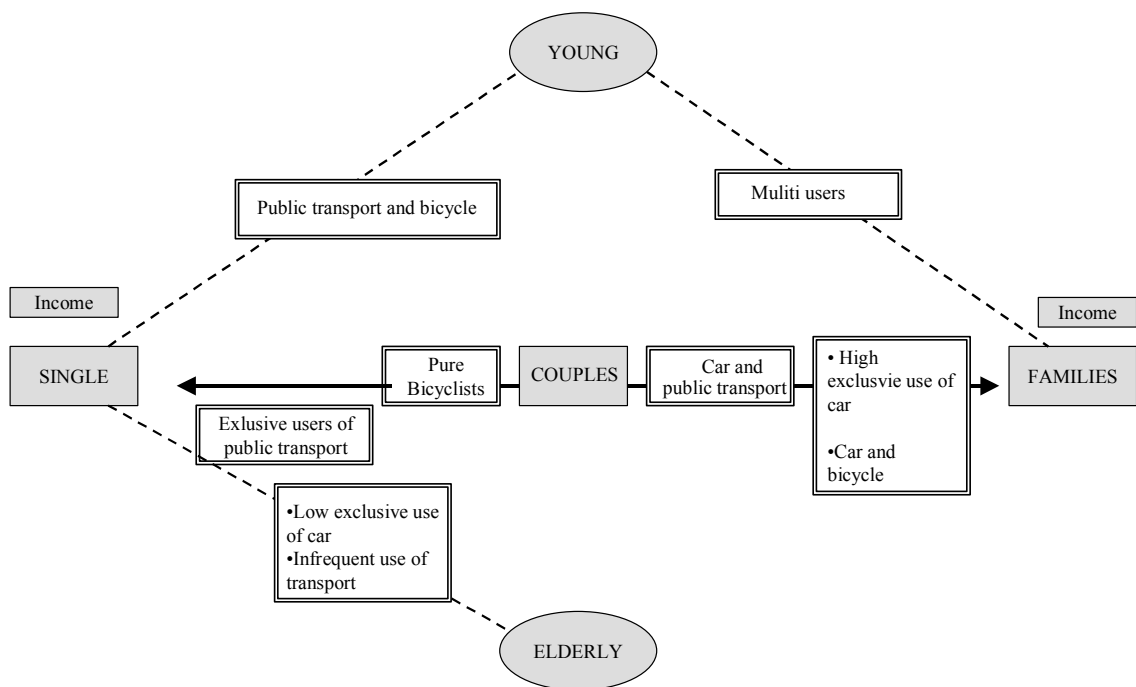
1. *High car usage exclusively– 50 per cent of the sample:*
People who use cars more than 3-4 times a week, and who use no other form of transport more than 1-3 times per month.
2. *Low car usage exclusively – 3 per cent of the sample:*
People who use cars at least 1-2 times per week and no other forms of transport more than 1-3 times per month.
3. *Public transport users exclusively– ca 4 per cent of the sample:*
People who use public transport at least once a week and who do not use any other form of transport more than 1-3 times per month.
4. *Cyclists exclusively - ca 2 per cent of the sample:*
People who cycle at least once a week and who do not use any other forms of transport more than 1-3 times per month.
5. *Car and public transport users – 9 per cent of the sample:*
People who use both cars and public transport at least once a week and who do not cycle more than 1-3 times per month.
6. *Car and cycle users – 21 per cent of the sample:*
People who use cars and bicycles at least once a week but who do not use public transport more than 1-3 times per month.
7. *Public transport and bicycle users – 2 per cent of the sample:*
People who use public transport and bicycles at least once a month but who do not use cars more than 1-3 times per month.
8. *Multi users – 5 per cent of the sample:*

- People who use cars, public transport and bicycles at least once a week
- 9. *Seldom use forms of transport – 4 per cent of the sample:*
- People who do not use any forms of transport more than 1-3 times per month

We see that the car is the form of transport which is used most. 88 per cent of the population use either a car or a car combined with other forms of transport. Corresponding figures for public transport are 20 per cent. 37 per cent use several forms of transport. This more nuanced distribution of transport profiles is suitable for defining targeted measures with intention of influencing transport behaviour.

Life phase and life situation affect the transport profile

The main conclusion of an analysis of different socio-demographic factors is that people’s transport profile is dependent on the individual’s life phase/age and life situation, i.e. the extent to which people live together with other people or not, see figure S.1. Life situations are reflected through the placement along the horizontal axis in the figure. The further to the right a profile group is located, the more people make up the household. The same axis also differentiates between differences in income (household and personal income). Profile groups where there is a preponderance of couples/families have a car based week, as opposed to groups with a preponderance of singles and couples.



Source: TØI-report 579/2002

Figure S.1. Different transport profiles placed according to life phase/age (vertical axis) and life situation (horizontal axis)

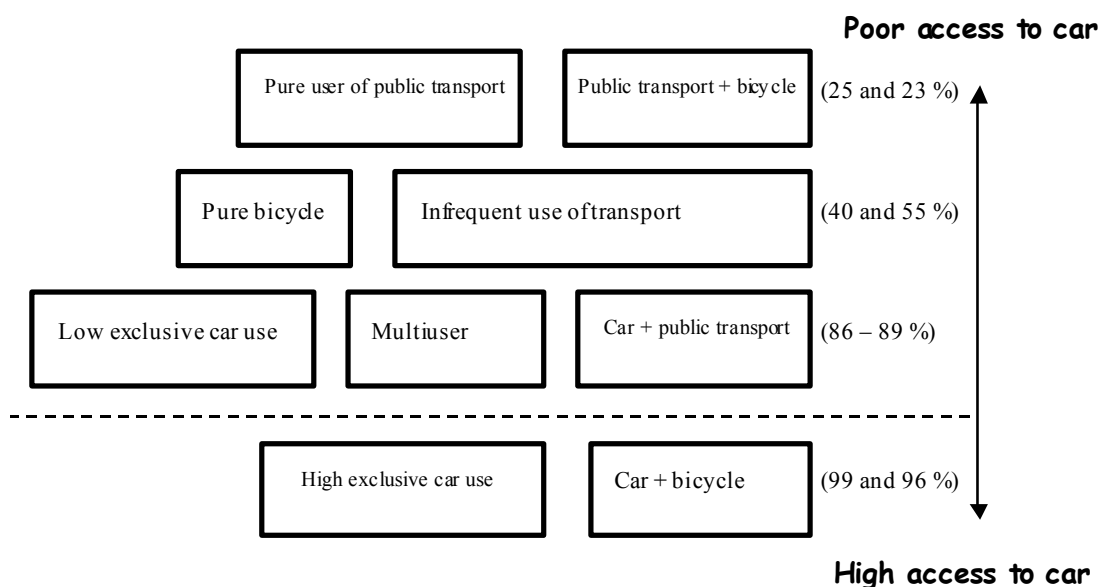
The profile groups are also located in relation to each other according to age/life phase along the vertical axis. In profile groups which are located in the middle, there is preponderance of people between the ages of 30 and 59. Profile groups which are located in the upper part of the figure are younger (preponderance of

those under 45) while those who are located in the lower part of the figure are older (preponderance of those over 45).

Transport profile and access to car – a nuanced picture

The majority of the respondents (90 per cent) owns a car. One third belong to households who own or use more than one car. There is clearly a high probability that a person will use a car on a daily basis if he or she has easy access to a car. This corresponds with previous studies (see for example Berge 1994 and 1999, Hjorthol 1999).

Analyses of relative differences between the different profile groups with regard to access to cars gives a more detailed picture than earlier studies, see figure S.2. Amongst other things, we see many people who combine car and bicycle in the course of a week cycle in spite of having very good access to a car. Given that their economic situation is good, it is probably not for economic reasons that they also use a bicycle. One hypothesis is that this group cycles for fitness and for the sake of their health. This indicates that this transport profile can best be understood from a lifestyle perspective.



Source: TØI-report 579/2002

Figure S.2: Transport profiles ranked according to degree of access to a car in the household. The dotted line indicates average access to a car amongst the population (90 per cent). The figures in brackets show access to cars in different profile groups as a percentage.

Those with exclusive low car usage, those who combine cars and public transport and multi-users do not necessary have access to a car in their household. This shows that some of them get lifts with others who own or use a car or that possibly they may rent a car. These groups could possibly be open to measures such as lift sharing or carpooling.

Exclusive car users – most home loving

The car is associated with great freedom. It is not necessary to keep to timetables, it is usually possible to travel direct to a given place and it is easier to travel long stretches in a short time. However, it is not the case that those who only use cars every day and who have good access to cars, utilise this opportunity to be more active than others. Exclusive car users have the least active lifestyle and are more home loving than the other profile groups.

Home loving car users – high use of ICT ?

An interesting question is whether people who are more home oriented are more adept users of ICT than those who are less home oriented. As a measurement of the use of ICT, we have looked at how often a person uses the Internet and a home PC/computer in the course of a week. In general, the results indicate that there is little connection with the level of activity outside the home and the use of ICT. Being active outside the home does not preclude being an active user of the Internet. Rather, use of ICT appears to come *in addition* to activities outside the home.

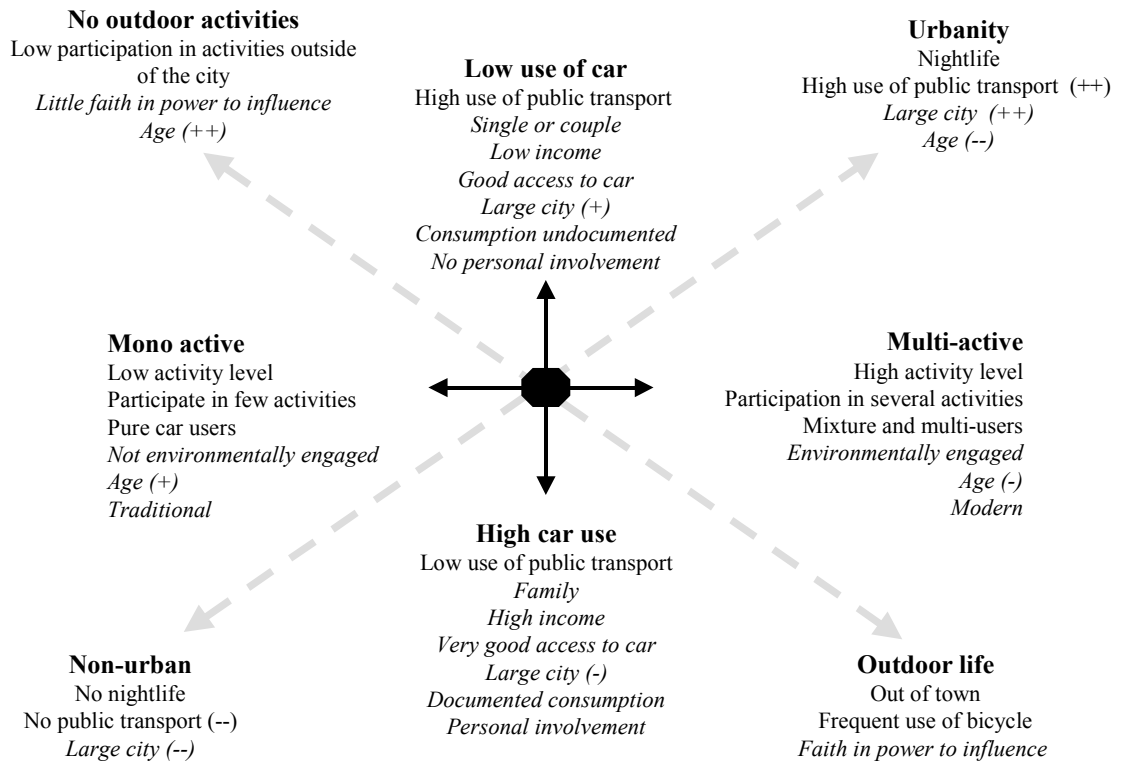
There is a connection between the level of activity outside the home and the use of transport. Exclusive car users are more home oriented than those who combine different forms of transport. Our analyses show that the exclusive car users are less active also with regard to the use of ICT.

Low car usage – no barrier to participating in "out of town" activities

In order to participate in "out of town" activities, it is normally necessary to get out of the city centre. This applies to activities such as walking in the woods and fields, jogging, running, cycling trips, skiing trips, alpine or slalom skiing or Telemark skiing /snowboarding in the winter season. The availability of public transport is for the most part best towards the city centre, while it is poorer across border regions and poorest out of town (Engebretsen 1996). However, this does not appear to prevent people who use cars less on a daily basis from undertaking such activities. Those who use cycles alone or combined with public transport / car are much more active with regard to out-of-town activities than those who use cars on a daily basis ("high car usage exclusively"). This indicates that there are conditions other than the availability of transport which affect the use of activities available outside the city centre.

The transport space – main tendencies

Using a multivariate correspondence analysis, we have looked at the different transport related lifestyle factors in context. On the basis of this, we have constructed an access system which we have designated the *transport space*, see Figure S.3.



Source: TØI-report 579/2002

Figure S.3: Main dimensions and axes (intermediate dimensions) in the transport space, characteristics which define them. Descriptions in standard font style define the dimensions, while descriptions in italics describe other differences along the dimensions.

The greatest differences in the population with regard to the questions covered by the survey are found along the horizontal axis – *the activity dimension* and the vertical axis – *the transport dimension*. The activity dimension distinguishes between those who are "mono-active" and those who are "multi-active". The mono-active participate in few activities in the course of the week, have a low level of activity outside the home and a high preponderance of exclusive car users. The multi-active, on the other hand, have a high level of activity outside the home, participate in numerous activities and are more flexible with regard to use of transport (mixed and multi-users). The transport dimension distinguishes first and foremost between different degrees of car usage and public transport usage in the course of a week.

In the transport space, we can also see clear differences along the diagonal axes (also known here as the intermediate dimensions) which show connections between types of activities and use of transport. The urbanity axis/dimension shows a connection between the degree of participation in outdoor activities and public transport usage, while the outdoor axis/dimension distinguishes between degrees of participation in "out of town" activities and the degree of bicycle usage in the course of a week.

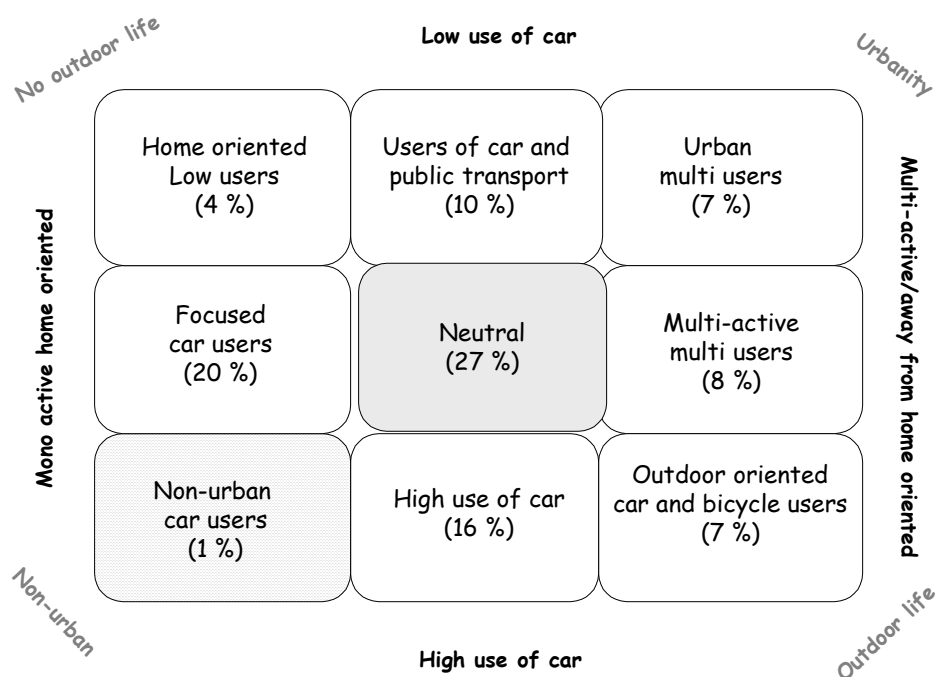
Both the bi-variate and multi-variate analyses indicate that there is only a weak, but nonetheless systematic correlation between individuals' expressed environmental and consumer orientations and the use of transport. Whether this is

due to the questions which were asked, or whether environmental and consumer orientation is actually of little significance, cannot be answered here.

Different segments in the transport space

While the transport dimension first and foremost reflects differences in life situations, the activity dimension, the urbanity access and the outdoor axis can indicate differences in transport-related life styles. In other words, the transport space can be a separate starting point for distinguishing between different transport - related lifestyles among the population.

From the background of these dimensions, we have created nine different lifestyle segments, see figure S.4. Each dimension is divided into three with a neutral segment in the middle. Those who do not stand out in relation to any of the dimensions, "the neutrals" are located in the middle. These correspond more or less to the average amongst the population.



Source: TØI report 579/2002

Figure S.4: Nine different life style segments and their relative size. People over 18 years of age (N=10 988). Percentage

Life styles - new questions, new answers?

In this study, we have seen lifestyle is significant for understanding differences in the use of transport. One essential finding is that the activity dimension reflects the biggest variations with regard to both activities and use of transport, even after controlling for place of residence, age and life situation.

Distinguishing segments with different transport-related life styles forms a basis for asking *new* questions with regard to measures on the basis of the type of life styles which people have. With regard to affecting people's transport behaviour in

a more environmentally friendly direction, there are many completely different challenges in relation to the different lifestyles segments.

The home oriented low users of transport already have environmentally friendly behaviour and thus it is not necessary to influence this segment. The same applies to the urban and the multi-active who have developed competence and habits in relation to public transport. The key question in relation to this group is how to open the way for maintaining a spontaneous and flexible situation when life situations change.

Those who combine cars and public transport have relatively environmentally friendly transport behaviour. The challenge in relation to this group is to ensure good, easily accessible public transport.

A number of those who are major car users, together with the outdoor-oriented car and bicycle users, often have environmentally friendly attitudes. Even though they regard their health as more important than the environment, they may well experience a social dilemma in everyday life, given that they use the car a lot, partly because they often have children. The challenge here is to create more time for these people in relation to time shortages, for example through public transport measures connected with children's schools and leisure activities.

Focused car users are not more active than others, even though they have good access to a car. This finding paves the way for questions on how dependent these groups really are on a car in modern society, and who is able to manage everyday life without a car. Since the focused car users are also, to a large extent, creatures of habit, the key question here is whether their fixed habits can be changed and how we can deliver "training" in the use of other forms of transport.

As illustrated above, the focus of life styles could form the basis for new questions with regard to the choice of transport. It could also offer new answers and alternative solutions with regard to the design of measures.

1 Innledning

1.1 Bakgrunn

Reiseaktiviteten i samfunnet er stadig økende (Hjorthol 1998, Rideng 1998, Stangeby, Haukeland og Rideng 1999, Vibe 1993, Vilhelmson 1990 m fl).

Det moderne samfunn kjennetegnes ved at det stadig produserer nye muligheter som velter inn over oss som i en kaotisk strøm. De mange mulighetene gjør at mennesker må treffe en rekke valg livet igjennom. Det å kunne velge identifiseres med frihet, og til tross for at man ikke alltid kjenner den risiko ved de valg man tar, så insisterer man på å kunne velge (Jensen 2001).

Utviklingen på transportområdet henger sammen med den generelle utviklingen i samfunnet ellers. Mange av de tilbud vi står overfor, forutsetter transportaktivitet for å kunne gjennomføres. Det å ha mobilitet regnes derfor som et velferdsgode. Samtidig står kravet om mobilitet og om større mobilitet i konflikt med den miljømessige risiko ved å kjøre videre og stadig lenger som om ingenting var hendt (Jensen 2001).

Det er derfor behov for å utvikle tiltak som kan påvirke befolkningen til en mer miljøvennlig transportadferd. Forutsetningen for å velge de riktige tiltak er at man har kunnskap om de ulike faktorer virker inn på valg av transportmiddel. Formålet med denne rapporten er å oppnå økt kunnskap om nettopp slike faktorer.

Undersøkelsen er basert på norske data, og det vil som en oppfølging være ønskelig å foreta komparative analyser med data fra flere nordiske land. Da vi i Norge har hatt tilgang til et omfattende datamateriale, har det imidlertid vært naturlig å benytte dette til å prøve ut ulike sammenhenger som kan gi utgangspunkt for slike bredere nordiske studier.

1.2 Problemfeltet

Tradisjonelt innen transportforskningen har man benyttet strukturelle forklaringsmodeller for å belyse hva som påvirker menneskers reisevaner og transportmiddelvalg. På individnivå fokuseres det i slike modeller på individers og husholds bakgrunnskjenntegn (alder, kjønn, helse, sivilstand, utdanning, husholdningsstørrelse med mer.) og ressurstilgang (førerkort, tilgang til bil, tilgang til sykkel, inntekt, bolig med mer), mens det på makronivå fokuseres på strukturelle rammebetingelser, som lokalisering av forskjellige funksjoner (arbeidssted, parkeringsplass med mer), vegnett og kollektivtransport.

I den senere tid har det innen transportforskningen imidlertid vært en økende bruk av mer kulturelle forklaringsmodeller i tillegg til de strukturelle. Kulturelle forklaringsmodeller søker å belyse hvilke motiv det enkelte menneske har for å handle og tenke slik han eller hun gjør. Utviklingen innen transportforskningen kan

relateres til samfunnsutviklingen generelt, dvs at det legges økt vekt på meningsaspekter og motiver.

I det moderne vestlige samfunn er forutsigbarheten som kjennetegnet det tradisjonelle industrisamfunnet blitt redusert. Gamle oppskrifter på hvordan livet skal leves er ikke lenger gyldige, eller de må kombineres med nye prinsipper og retningsgivere. Flere valgmuligheter har ført til en økende grad av individualisering. Individualiseringen gir mennesker en rik anledning til refleksiv forståelse av så vel seg selv og som sine omgivelser (Giddens 1991). I lys av en slik samfunnsutvikling har begreper om identitet og livsstil (Bourdieu 1984, Giddens 1994, Featherstone 1994) fått en mer sentral plass i innen den samfunnsvitenskaplige forskningen, og etter hvert også innen transportforskningen (Berge 1994, Berge, 1996, Berge 1997, Widlert 1992, Linden 1992 m fl).

Et sentralt spørsmål i denne studien er om det er mulig å segmentere befolkningen etter slike mer kulturelleterte dimensjoner for å få fram ulike begrunnelser og premisser for transportmiddelbruk. Berge og Amundsen (2001) skisserer tre aktuelle innfallsvinkler for å lokalisere det som kan kalles transportaferssegmenter. En er å fokusere på forskjeller når det gjelder transportadferd, sosio-demografiske kjennetegn, aktivitetsprofil, ressurser og strukturelle omgivelser. En annen er å segmentere befolkningen på bakgrunn av verdi- og holdningsdata, og se om ulik transportadferd kan reflekteres i ulike verdiorienteringer og holdninger. En tredje og siste innfallsvinkel som skisseres, er den hvis målsetting er å koble handlinger (inkludert transportadferd), holdninger og verdier sammen. Studier med en slik innfallsvinkel kalles gjerne livsstilsstudier (Berge og Amundsen 2001), og det er under en slik kategori denne studien plasserer seg.

Livsstil defineres generelt som et integrert knippe av handlinger og verdi- og adferdsorienteringer og det er også en slik definisjon som ligger til grunn for denne studien. Det er gjort lite forskning både nasjonalt og internasjonalt omkring sammenhengen mellom holdninger, verdier og livsstil i forhold til reisevaner og valg av transportmiddel. Kunnskap om slike sammenhenger vil gi et bedre grunnlag for å forstå hva som kan ligge bak folks reisevaner og dermed for å kunne tilrettelegge målrettede tiltak for/mot ulike grupper. En kan for eksempel få vite hvilke grupper det kan nytte å påvirke, hvordan de eventuelt bør/kan påvirkes, og hvilke grupper det er nytteløst å påvirke.

1.3 Problemstillinger

Hovedproblemsstillingen i prosjektet er å undersøke sammenhengen mellom reisevaner og ulike transportrelaterte holdninger og aktiviteter (livsstil). Det blir spesielt fokusert på fritidsaktiviteter og folks miljø- og forbruksorientering.

Sammenhengen vil bli belyst med utgangspunkt i følgende delspørsmål:

1. Er det forskjell mellom ulike transportmiddelbrukere med hensyn til transportrelaterte holdninger og aktiviteter?
2. Hvilke mønstre finner vi når vi analyserer aktiviteter, valg av transportmidler og ulike holdningsspørsmål i sammenheng?

3. Kan vi på basis av disse mønstrene lokalisere segmenter i befolkningen som har ulike transportrelaterte livsstiler?

Sammenhengen mellom aktivitetsnivå i og utenfor hjemmet, reisevaner og bruk av informasjons- og kommunikasjonsteknologi, vil også bli belyst.

Opprinnelig var det tenkt at prosjektet også ville undersøke endringer fra 1996 til 2000 i holdninger til transportrelaterte temaer, spesielt forbruksorienteringer og miljøorienteringer. Slik kunnskap er nyttig for å lokalisere trender som kan gi bedre grunnlag for å si noe om framtidens transportetterspørsel. Forutsetningene for å undersøke en slik problemsstillingen endret seg imidlertid da flere av de relevante spørsmål knyttet til miljø og forbruk var endret og/eller utelatt siden forrige undersøkelse i 1996, og problemsstillingen ble følgelig ikke fulgt opp i denne rapporten.

1.4 Datamateriale og analysemetoder

Datamaterialet som ligger til grunn for denne undersøkelsen er samlet inn av Norsk Gallup Institutt A/S gjennom deres Forbruker- og mediaundersøkelse for 1999/2000. Undersøkelsen gjennomføres årlig og blir samlet inn i to trinn. Informasjon om medievaner er samlet inn ved bruk av telefonintervju (30 000 respondenter). Respondenter fra telefonundersøkelsen rekrutteres til datainnsamling om forbrukerinformasjon, som skjer via et postalt spørreskjema. I 2000 var det 11 623 personer over 13 år som svarte på dette spørreskjemaet. Totrinnsmetoden gjør det vanskelig å beregne en vanlig frafallsprosent. Imidlertid vil frafallets størrelse ha liten betydning for ulike grupperinger av befolkningen etter livsstil og/eller transportmiddelbruk. Anslagene på størrelsen av de forskjellige grupperingene blir imidlertid mer usikre med et stort frafall. Stort datamaterialet, som det vi har her, dekker variasjonene godt og gjør at eventuelle skjevheter i frafall betyr mindre. Vi har derfor ikke gjort en egen frafallsanalyse innenfor prosjektet. Det vises her til Gallups egne analyser.

Gallups undersøkelse er representativ for den norske befolkning over 13 år, og kartlegger informasjon om medievaner, forbruk, livsstil, kapitalvarer, merkevarer, beslutningsmyndighet i forhold til yrke/arbeid, samt geografi og demografi. Undersøkelsen omfatter i alt 1658 variable eller spørsmål. De holdningsdata som er av interesse for vår studie er i første rekke knyttet til holdninger til miljø generelt og forbruk. I tillegg har vi brukt data om aktivitetsmønstre, transportmiddelvalg, bruk av informasjons- og kommunikasjonsteknologi, bosted og diverse forhold som vi fra andre undersøkelser vet har betydning for transportmiddelvalg.

Personer under 18 år er ikke tatt med i våre analyser i og med at de ikke har noe reelt valg mellom ulike transportmidler. Det er dermed til sammen 11 012 personer over 18 år i vår undersøkelse. Med dette høye antallet har vi gode muligheter for å dele intervjupersonene inn i grupper og å foreta multivariate analyser. Tabell V.1 i vedlegg 1 (siste kolonne), gir en oversikt over utvalgets fordeling på viktige bakgrunnsvariable som kjønn, alder, familiesituasjon, inntekt, yrkestilknytning og bosted.

Vi har analysert materialet vha flere ulike metoder. For å belyse de enkelte faktorerers betydning isolert sett, har vi benyttet enklere statistiske metoder. For å få fram sammenhenger og hovedtrekk i de transport- og livsstilmønstre vi skal klarlegge, har vi brukt faktoranalyse og korrespondanseanalyse. Disse metodene er spesielt egnet til eksplorerende undersøkelser der en er på jakt etter nye sammenhenger og mulige nye underliggende dimensjoner som kan forklare sammenhenger.

Når vi gjennom analysen finner fram til slike dimensjoner og knipper av holdninger og handlingsmønstre blir disse satt sammen til indikatorer. Vi presenterer således i liten grad analyser av enkeltspørsmål fra Forbrukerundersøkelsen.

Dataene er analysert ved bruk av programmene i SPSS (tabellanalyser, faktoranalyse, konstruksjon av indekser, krysstabeller med mer) og i Stat.Lab, versjon 3.0 (korrespondanseanalyse).

1.5 Oppbygging av rapporten

Rapporten er delt i fire hoveddeler. I den første (kapittel 2) gir vi et kort teoretisk utgangspunkt for analysene og de faktorer vi har valgt å se på. Deretter tar vi for oss en inndeling av befolkningen i grupper med ulik transportprofil, og hva som kjennetegner disse gruppene både når det gjelder bakgrunnsvariable, aktivitetsmønster, og miljø- og forbruksorientering (kapittel 3 og 4).

I rapportens tredje hoveddel prøver vi å knytte trådene sammen ved å se på transportrelaterte handlinger og holdninger i sammenheng. Ved hjelp av dette kan vi få fram underliggende dimensjoner av sentral betydning for å forstå transportatferd (kapittel 5). På bakgrunn av de underliggende dimensjonene vi finner, lokaliseres segmenter i befolkningen med ulik transportrelatert livsstil. Med utgangspunkt i beskrivelsen av de ulike segmentene, drøftes tiltak som kan stimulere til en mer miljøvennlig transportmiddelbruk (kapittel 6). I denne delen av rapporten (både i kapittel 5 og 6) drøftes også om det har vært fruktbart å benytte et livsstilsperspektiv for å belyse forskjeller i transportmiddelbruk.

Til slutt undersøkes sammenhengen mellom bruk av informasjons- og kommunikasjonsteknologi (IKT), aktivitetsnivå og transportmiddelbruk (kapittel 7). Som vedlegg til rapporten følger mer detaljerte fremstillinger av tallgrunnlaget og metodiske drøftinger.

2 Teoretisk utgangspunkt

2.1 Innledning

Det primære formålet med denne studien er å bruke livsstilsbegrepet for å gi en bredere forståelse av forskjeller i transportmiddelbruk og transportadferd. I avsnitt 2.2 til 2.5 blir det redegjort for det teoretiske utgangspunktet for en slik analyse.

I studien vil vi også undersøke om det er sammenheng mellom transportrelatert livsstil, slik det blir definert her, og en generell livsstilsmodell utviklet av Gallup Kompass for helt andre formål enn å studere transportmiddelbruk. Beskrivelse av modellen blir gitt i avsnitt 2.6.

Om det er sammenheng mellom bruk og tilgang til informasjonsteknologi, aktivitetsnivå utenfor hjemmet og transportmiddelbruk er en annen problemstillingen i denne studien, og i avsnitt 2.7 blir det redegjort for hypotesene knyttet til denne problemstillingen.

2.2 Definisjon av et transportrelatert livsstilsbegrep

For markedsanalyser, ikke minst for å undersøke folks forbruksatferd, er det gjennomført relativt generelle inndelinger av befolkningen i livsstilssegmenter. Et eksempel på en slik generell livsstilsinndeling og tilhørende segmentering av befolkningen finner vi i verktøyet Gallup Kompass. I denne er det brukt to dimensjoner for å definere ulike livsstiler; moderne vs tradisjonell og individorientert vs fellesskapsorientert.

I en studie av sammenhengen mellom livsstil, slik det er definert i Gallup Kompass, og transportmiddelvalg, har Berge blant annet påvist at kjønn, alder og bosted ikke er entydige forklaringsvariable når det gjelder holdninger til transport, transportressurser og transportmiddelvalg (Berge 1996). Ved å fokusere på holdninger og interesser koblet til reisevaner, ble det også vist at ulike livsstilsgrupper i forskjellig grad har barrierer mot å endre adferd i en mer ønskelig retning. Eksempelvis var noen mer mottakelige for miljøargumenter for å endre reiseadferd, mens andre sannsynligvis bare ville la seg påvirke av pris. Ved å etablere mer kunnskap om de reisende og deres behov ga Berge et mer nyansert bilde av hva som kan forklare ulike gruppers reisevaner enn mer tradisjonelle reisevanestudier (Berge 1996).

Widlert (1992) er en svensk forsker som har benyttet livsstil som forklaringsvariabel for transportmiddelbruk. I hans studie forklarer livsstil kun 5 prosent av variasjonen i transportmiddelbruk og reisevaner. Tilgjengelighet var det forhold som forklarte den største variasjonen i transportmiddelvalget, 38 prosent, tett etterfulgt av sosio-økonomiske variabler som forklarte 23 prosent av variasjonen. I likhet med Berge benyttet Widlert seg av en generell livsstilsmodell konstruert for et helt annet formål

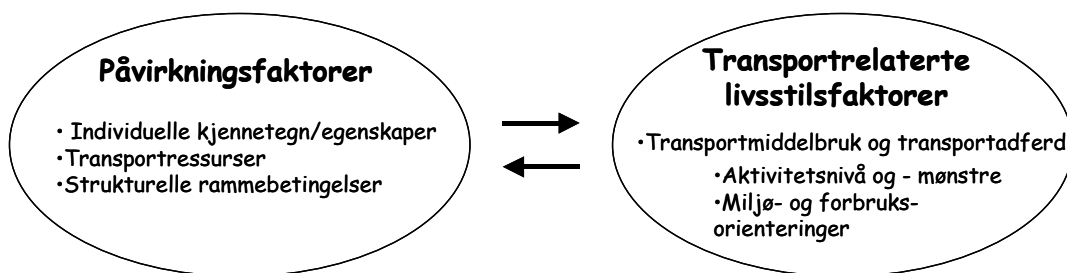
enn å se på forskjeller i transportmiddelbruk¹, noe som han selv mener kan forklare hvorfor livsstil i hans studie har så liten forklaringskraft. Både Berge og Widlert antyder at et livsstilsbegrep knyttet til studieobjektet, dvs transportfeltet, kan ha større forklaringskraft når det gjelder reisevaner og transportmiddelbruk i befolkningen (Berge og Amundsen 2001).

I Norge er det allerede gjort noen få forsøk på å benytte et slikt livsstilsbegrep knyttet til transportfeltet og på å utvikle idealtyper på bakgrunn av dette (Berge og Nondal 1994, Berge 1998). Prosjektet her følger opp disse forsøkene ved å utgangspunkt i et slikt fokusert livsstilsbegrep. Livsstil defineres generelt som et integrert knippe av handlinger og verdi- og adferdsorienteringer. Siden det er folks reiser og transportmiddelbruk som her er i fokus, må livsstil følgelig defineres ut fra handlinger, verdi- og atferdsorienteringer som er nært knyttet til eller som kan være relevante i forhold transport og reisevaner (Berge og Nondal 1994, Berge 1998). Det er mønstre av slike handlinger og holdninger vi her vil definere som *transportrelatert livsstil*.

2.3 Tankemodell for studien

En grunnleggende tanke i denne studien er at livsstil, slik det generelt blir definert, kan påvirke og selv påvirkes av ulike strukturelle rammebetingelser (kollektivtilbud, vegnett, lokalisering av arbeidssted, fritidsaktiviteter eller parkeringsmuligheter) og individuelle kjennetegn (utdanning, inntekt eller transportressurser). Strukturelle rammebetingelser og individuelle kjennetegn er altså ulike ytre kjennetegn som kan påvirke hvordan et individ handler og tenker. I det følgende vil slike faktorer omtales som ”påvirkningsfaktorer”.

Tankemodellen som benyttes i denne studien er en forenklet utgave av en modell utviklet av Berge i studien ”Livsstil som barriere” (1994) for å studere sammenhengen mellom transportrelatert livsstilsfaktorer og påvirkningsfaktorer.



Kilde: TØI rapport 579/2002

Figur 2.1: Begrepskjema for vår studie av sammenhengen mellom transportrelatert livsstilsfaktorer og påvirkningsfaktorer.

¹ Han benytter en definisjon utviklet av svenske SIFO og en undersøkelse av 982 respondenter i alderen 16-74 år om deres verdiorienteringer, tilsvarende Norsk Monitor (MMI).

Tanken er altså at årsaksforholdene går begge veier. Eksempelvis vet vi at de transportressursene en person har tilgang til har betydning for hvilket transportmiddel vedkommende velger. Hvorvidt man bor i urbant eller ruralt strøk vil også ha betydning for en persons reisevaner og transportmiddelbruk. Omvendt kan en persons transportrelaterte livsstil bestemme hvilke transportressurser som den enkelte har og hvor en person bosetter seg, og følgelig hvilke reisevaner denne har. Eksempel på dette er når en person med et urbant aktivitetsmønster eller og/eller miljøholdninger velger å ikke kjøpe seg bil, noe som i neste omgang gi seg utslag i denne personens reisevaner.

Hvilken forklaringskraft de ulike forhold har, vil også kunne variere med den situasjon folk befinner seg i og det handlingsrom de faktisk har.

Man kan f.eks. tenke seg at det er lettere å ha en miljørettet transportatferd og å utvikle en konsistent miljøorientering der det er lagt godt til rette for bruk av kollektivtransport og sykkel. Der infrastrukturen ikke gir slike muligheter, vil trolig livsstil og holdninger i mindre grad influere folks atferd.

2.3.1 Kartlegging av transportrelatert livsstil

Ved bruk av en eksplorativ analyseteknikk undersøker vi om det er mulig å skille ut og kartlegge bestemte mønstre og underliggende dimensjoner på bakgrunn av ulike transportrelaterte livsstilsfaktorer. Metoden gjør det mulig også å undersøke om ulike livsstilsfaktorer egner seg til å belyse *andre* forskjeller i transportmiddelbruk og transportadferd enn de ulike påvirkningsfaktorer gjør.

Det kompliserte årsak-virkning forholdet mellom påvirkningsfaktorer og transportrelaterte livsstilsfaktorer, gjør det imidlertid vanskelig å fokusere på kausalitet. Det primære formålet er allikevel ikke å undersøke hvor mye transportrelatert livsstil forklarer forskjeller i transportadferd sammenliknet med ulike påvirkningsfaktorer, men snarere å beskrive utbredelsen av fenomener og å se på sammenhenger for å forstå helheten av forholdene som kan ha betydning for transportadferden og transportmiddelbruk. I studien ser vi derfor på påvirkningsfaktorer og transportrelaterte livsstilsfaktorer i sammenheng med hverandre.

2.4 Påvirkningsfaktorer

Som vist i tankemodellen, se figur 2.1, er det ikke bare folks livsstil som kan ha betydning for transportmiddelbruken. Ulike typer påvirkningsfaktorer spiller også inn. Den nordiske reisevane- og transportforskningen gir en omfattende dokumentasjon av hva slike forhold betyr. Vårt valg av påvirkningsfaktorer er både begrunnet ut fra den innsikt tidligere studier har gitt, men også av de data som inngår i Gallups undersøkelse.

I denne studien skilles det mellom:

- *Individuelle egenskaper/kjennetegn*, der vi blant annet ser på kjønn, alder, livsfase og husholdningstype.
- *Transportressurser*, der vi kun har data om respondentenes tilgang til bil og inntekt. Vi har ikke data om tilgjengelighet til kollektivtransport og lignende.

- *Strukturelle transportbetingelser*, som f eks lokalisering av ulike arenaer for aktiviteter. Her kan vi ut fra annen kunnskap gjøre generelle antagelser ut fra hvor folk bor i forhold til sin arbeidsplass og også ut fra hvilken stedtype de bor på.

2.5 Transportrelaterte livsstilsfaktorer

Innen reisevaneforskningen er det bare gjort et begrenset antall studier av livsstil. Det er derfor ikke etablert en felles oppfatning av hvordan livsstil skal defineres eller hvilke livsstilsindikatorer som må inngå i et transportrelatert livsstilsbegrep. Det viktigste er at hver livsstilsindikator begrunnes ut i fra en hypotese om at den er relevant for feltet.

I denne studien tatt utgangspunkt i følgende livsstilsfaktorer:

- Transportmiddelbruk, reisevaner
- Aktiviteter og aktivitetsmønstre
- Forbruksorientering
- Miljøholdninger /miljøbevissthet

Valget av disse indikatorene er delvis praktisk og delvis teoretisk fundert. I det følgende vil vi begrunne deres relevans for transportfeltet og beskrive aktuelle hypoteser samt variable vi vil bruke.

2.5.1 Ulike typer aktiviteter

I en studie av forholdet mellom reisevaner og livsstil er det sentralt å se på aktiviteter *utenfor hjemmet* da det nettopp er slike som generer reiser. I de fleste studier av reisevaner og transportmiddelbruk skiller man mellom ulike typer reiser etter hva som er formålet med reisen (for eksempel arbeid, besøk, fritidsaktiviteter eller varekjøp). Formålet med reisen kan blant annet si noe reisesens nødvendighet, rutiner knyttet til reisen, grad av selvbestemmelse og/eller tidspress på reisen.

Hjorthol og Berge (1997) bruker en tredeling av typer reiser etter reisesens grad av nødvendighet. *Obligatoriske reiser*, slik som reiser til arbeid og utdanning, er i større grad forpliktende og nødvendige enn *frivillige reiser*, det vil si reiser knyttet til ulike fritidsaktiviteter (for eksempel kafébesøk, trening eller besøk m.m). Den tredje kategorien, *handlereiser*, kommer i en mellomkategori fordi en slik reise kan bestå av både nødvendige dagligvareinnkjøp og mer frivillig shopping.

I en fullstendig studie av sammenhengen mellom livsstil og transportmiddelbruk bør alle de tre reisekategoriene inkluderes. Av både praktiske og teoretiske grunner er det kun spørsmål om aktiviteter knyttet til fritid, dvs spørsmål som kan knyttes til frivillige reiser, som er tatt med i denne studien. Fordeler ved en slik fokusering på fritidsaktiviteter og fritidsmønstre er at det åpner for å gå i dybden på denne type reiser. Undersøkelsen dekker blant annet et vidt spekter av fritidsaktiviteter utenfor hjemmet og det er også stilt spørsmål om i hvilken grad man utfører de ulike aktivitetene. Teoretisk er fritidsaktiviteter interessante fordi det gjerne er gjennom slike aktiviteter at en persons livsstil blir definert og kommer til uttrykk. Det er også

i forbindelse med slike aktiviteter at de ”strukturelle” forholdene betyr minst og de individuelle valgmulighetene er størst (Berge 1994).

2.5.2 Aktiviteter inndelt etter lokalisering

I datamaterialet er det til sammen 38 spørsmål om grad av deltakelse i ulike fritidsaktiviteter utenfor hjemmet. For de fleste aktivitetene er det spurt om hvor mange ganger i uka man deltar, mens det for kulturaktiviteter er spurt om månedlig frekvens.

En hypotese er at den geografiske plasseringen av en aktivitet er av betydning for hvordan man reiser for å være med på denne aktiviteten.

Aktivitetene er følgelig delt inn i hovedkategorier etter hva slags geografisk lokalisering de kan ha og dermed hvilke transportmønster de kan generere. Bak denne romlige aktivitetsinndelingen ligger det et transportelement knyttet til kollektivtransporttilbudet. Det er dokumentert at kollektivtransporttilbudet i hovedsak er best inn til et sentrum, tilbudet på tvers i randsonene er dårligere, og det dårligste er ut av byen (Engebretsen 1996).

I tråd med Berge (1997) har vi valgt å skille mellom:

1) Sentrumsaktiviteter

er aktiviteter som en stort sett må reise inn til sentrum for å gjøre. Av praktiske årsaker, jf. nedenfor, skilles det i denne studien mellom to typer sentrumsaktiviteter; Utelivsaktiviteter og Kulturaktiviteter.

- Utelivsaktiviteter i denne undersøkelsen er det å spise på restaurant eller på café/grill/gatekjøkken, det å gå på café/pub/bar eller på dans/disco
- Kulturaktiviteter som inngår i undersøkelsen er det å gå i teater eller opera, på ballett eller danseforestilling, på musical eller revy, på kunstutstilling, museum, konserter med populærmusikk, klassisk musikk, rockemusikk eller jazz/blues

2) Ikke stedsspesifikke aktiviteter

er aktiviteter som kan være lokalisert både i sentrum, men like gjerne i utkanten eller i randsonen av sentrum. Berge (1997) betegner disse som ”Arenaaktiviteter”. De ikke stedsspesifikke aktiviteter som inngår i undersøkelsen er det å spille fotball, håndball, volleyball/basketball, tennis/squash, det å trene jazzballett/aerobic, trene i helsestudio, mosjonere eller gjøre annen fysisk aktivitet, se på idrettsarrangementer, følge barn til fritidsaktiviteter eller å gå i gudstjeneste eller i religiøst møte. Det var vanskelig å kategorisere de to sistnevnte aktivitetene, men ettersom en svært liten del av befolkningen deltar i disse (4 prosent gjør dette minst én gang i uka), har de liten innflytelse på totalmålet for ikke stedsspesifikke aktiviteter.

3) Ut av byen-aktiviteter

er aktiviteter som en stort sett må ut av sentrum for å gjøre (Berge 1997). I undersøkelsen omfatter det aktiviteter som fotturer i skog og mark, spaserturer, løpeturer, sykkelturner, gå på skiturer i sesongen, kjøre alpint/slalåm eller telemark/snowboard i sesongen.

Når det gjelder ”utelivsaktiviteter”, ”ikke stedsspesifikke aktiviteter” og ”ut-av-byen aktiviteter” enn i ”kulturaktiviteter” blir respondenten i Gallups undersøkelse bedt om å oppgi hvor mange ganger i uka (eller sjeldnere) han/hun foretar slike aktiviteter. Disse aktivitetene vil vi i analysene følgelig karakterisere som ”*ukentlige aktiviteter*”. Det er derimot forventet mindre hyppig deltakelse i ”kulturaktiviteter”, og følgelig blir respondenten bedt om å oppgi hvor mange ganger i måneden (eller sjeldnere) han/hun deltar i slike aktiviteter. Disse blir dermed betegnet som ”*månedlige aktiviteter*” i denne studien.

2.5.3 Aktivitetsnivå

Tidligere studier har vist antydninger til en sammenheng mellom aktivitetsnivå og transportmiddelbruk. I ”Velferd og Mobilitet” (Berge 1999) ser man for eksempel at de som er svært hjemmeorienterte i høyere grad er rene brukere av ett transportmiddel enn de som er mer uteorienterte, som i større grad kan karakteriseres som blandingsbrukere. Også i denne studien vil vi undersøke sammenhengen mellom aktivitetsnivå utenfor hjemmet og transportmiddelbruk.

I datamaterialet er det til sammen 28 spørsmål om grad av deltakelse i ulike fritidsaktiviteter på ukentlig basis (dvs ”utelivsaktiviteter” (sentrumsaktiviteter), ”ikke stedsspesifikke aktiviteter” og ”ut av byen-aktiviteter”). På bakgrunn av disse har vi konstruert en indeks som sier noe om det generelle aktivitetsnivå på ukebasis. Det skilles mellom de som er:

- Meget aktive (deltar i en aktivitet utenfor hjemmet 5-7 ganger i uka)
- Aktive (deltar i en aktivitet utenfor hjemmet 1-4 ganger i uka)
- Lite aktive (deltar i en aktivitet 1-3 ganger i mnd.)
- Passive (deltar i en aktivitet sjeldnere enn 1 gang i mnd.)

2.5.4 Miljøorientering

Det er en viss uenighet om utviklingen av materielle versus immaterielle verdier i samfunnet. Mens Inglehart (1977 og 1990) hevder at det i den vestlige verden har skjedd en verdiforskyvning fra materielle til postmaterielle verdier, og at denne dreiningen blir stadig tyngre for hver ny generasjon², mener Hellevik (1993 og 1996) derimot at ungdom overgår de andre generasjonene når det gjelder vektlegging av det

² Inglehart (1977 og 1990) baserer sin teori på resultater fra enquete-studier som dekker mer enn 20 år, der personer i OECD land har tatt stilling til en rekke samfunnspolitiske mål og vurderinger, som belyser ulike verdistrukturer. Materialistiske verdier kjennetegnes av en vektlegging av bekjemping av inflasjonen, økonomisk vekst, stabil økonomi, bekjemping av forbrytelser og et sterkt forsvar. Postmaterialistiske verdier derimot dreier seg om å vektlegge fin natur, menneskelige tanker og idéer framfor penger, yttringsfrihet, et mer personlig og menneskelig samfunn, mer demokrati i arbeidsliv og bomiljø og et økt folkemakt i den politiske beslutningsprosessen (Inglehart 1977).

materielle (1993)³. Hellevik mener at de sprikende resultatene kan skyldes forskjeller i metodeopplegg⁴. En studie av miljøengasjement på 90-tallet, gjennomført av Lavik (1997), støtter opp om Helleviks påstand⁵. Denne studien viser at de materialistiske verdiene synes å øke, mens de postmaterialistiske verdiene synes å synke i denne perioden. Ifølge Lavik (1997) var det en økning i forbrukerens miljøengasjement på 80-tallet, mens det nå synes å være nedadgående eller å ha flatet ut.

Begrunnelsen for å ta med miljøholdninger i vår undersøkelse er knyttet til at transportmiddelvalget kan være et sosialt dilemma for folk. Det sosiale dilemmaet dreier seg her om man skal ta hensyn til miljøet eller bare til det som er mest effektivt for en selv når en velger å foreta transporter og transportmiddel. Transport, og da særlig bilen, medfører flere miljøproblemer (se f.eks. Kolbenstvedt, Solheim og Amundsen 2000) og oppfattes også av mange som en viktig miljøforurensner. For noen kan det å velge bort bilen eller å redusere bilbruken være et uttrykk for en moralsk holdning basert på miljøpolitiske prinsipper.

Vi er spesielt opptatt av i hvilken grad folks generelle miljøorientering sammenfaller med miljøpraksis når det gjelder transportfeltet, dvs om det man sier og gjør i forhold til miljøspørsmål generelt stemmer med det man faktisk gjør når det gjelder egne reisevaner

Generell miljøbevissthet eller miljøorientering vil her måles med utgangspunkt i verdier og holdninger til miljø og miljøadferd på andre områder enn transportområdet. Vi har tatt utgangspunkt i fjorten spørsmål fra Gallups undersøkelse. Ti av dem er påstander som respondenten må ta stilling til og fire av

³ Helleviks studie bygger på resultater fra Norsk Monitor, en serie store intervjuundersøkelser med ca. 3000 mennesker (nye hver gang) gjennomført annethvert år siden 1985 av Markeds- og mediainstituttet.

⁴ Hellevik har selv benyttet induktive analyseopplegg (korrespondanseanalyse), og trekker fram fordelene ved slike opplegg i forbindelse med sin kritikk av Ronald Ingelharts arbeider med kulturelle endringsprosesser. Hellevik hevder at Ingelharts arbeider er et mønstereksempel på en deduktiv forskningsstrategi. Mer konkret tar han for seg Ingelharts analyser av oppvektstvilkårenes betydning for verdidannelsen, og den tilhørende hypotesen om økende oppslutning for postmaterielle verdier i yngre generasjoner. Ifølge Hellevik er dette analyseopplegget offer for en "prematur avstengning" i forhold til nye inntrykk nettopp på grunn av den strenge deduktive tilnærmingen. "Den empiriske prøvingen blir et enten-eller spørsmål om støtte eller avkrefning som avgjøres av en signifikanttest" skriver han, noe som impliserer at sammenhengenes styrke blir viet liten oppmerksomhet. Helleviks kritikk av en slikt analyseopplegg går først og fremst ut på at Ingelhart har latt være å stille det mer åpne spørsmålet om *hva slags* forskjeller det finnes i verdiorientering mellom aldersgruppene, og har dermed utelukket muligheten for at det finnes andre og langt sterkere forskjeller mellom generasjonenes verdiorientering enn den sammenhengen Ingelhart hadde som hypotese. I følge Hellevik åpner induktive analyseopplegg for å oppdage disse andre, og kanskje sterkere, sammenhengene. Monitor-prosjektet der en har brukt multiappel korrespondanseanalyse er nevnt som eksempel.

⁵ Studien bygger på primært tre undersøkelser fra henholdsvis 1993 (post-enquete), 1995 (personlig intervju) og 1996 (personlig intervju). Miljøadferd er målt med utgangspunkt i følgende variabler: Kildesortering av glass og papir, miljørettet atferd i dagligvarebutikken, sannsynligheten for å kjøpe økologisk produkter, energieffektivisering, og miljøpolitisk aktivisme (skrevet under opprop, gitt penger, deltatt i protest, boikottet varer). Miljøengasjement er målt ved en rekke verdi- og holdningsvariabler. Blant de viktigste er knyttet til holdninger til "å opprettholde ro og orden", "å bekjempe arbeidsledigheten" og "ta hensyn til miljøproblemer"

dem går på hvilken interesse respondenten har for ulike spørsmål knyttet til miljø⁶. For å komme fram til en hensiktsmessig inndeling av befolkningens miljøorienteringer, gjennomførte vi en faktoranalyse supplert med ulike korrelasjonsanalyser. Analysen og spørsmålene er gjengitt i vedlegg 3.

Analysen klargjorde at en ved å kombinere holdnings- og atferdsspørsmål kan skille mellom tre typer miljøorienteringer i befolkningen:

- *”Personlig engasjement og interesse”*; personer med en slik orientering uttrykker interesse for miljøvernsspørsmål og svarer samtidig bekræftende på spørsmål som omhandler hvorvidt de selv opptrer miljøvennlig eller ikke. Spørsmålene om adferd er først og fremst knyttet opp til bruk av ulike miljøprodukter.
- *”Liten tro på egen innvirkning”*; en person som skårer høyt på denne faktoren har liten tro på at hun eller hans energiforbruk har noen betydning for miljø og samfunn.
- *”Politisk engasjement”*; er personer som prioriterer miljøvern fremfor økonomi (en velkjent dimensjon i forhold til tidligere undersøkelser om holdninger til miljø, se f.eks. Aardal (1993)). For å verne miljøet vil de blant annet akseptere lavere levestandard, miljøavgift på bensin og prioritere miljøvern framfor arbeidsplasser i en valgsituasjon.

Mens orienteringen ”personlig engasjement og interesse” trolig sier noe om en persons følelsesmessige engasjement i forhold til miljø, er orienteringen ”politisk engasjement” i større grad politisk og generell i den forstand at den sier noe om hva personen er villig selv å ofre og/eller hva denne mener samfunnet bør ofre for miljøet.

”Liten tro på egen innvirkning” kan forstås som et forsvar for eller unnskyldning for manglende miljøtilpasset adferd.

Vår fokus ligger på å belyse mulige innkonsistenser mellom slike miljøorienteringer, dvs handlinger og holdninger på andre områder, og transportadferd.

2.5.5 Forbruksorientering

Transport koster, og utgjør en betydelig utgiftspost i en husholdning. I 1999 utgjorde for eksempel transport 19 prosent eller ca. en femtedel av en husholdningens utgifter (SSB 1999). Forbruk og forbruksorientering kan følgelig antas å være en viktig faktor når det gjelder livsstil og reisevaner.

I Gallups undersøkelse er det en rekke spørsmål knyttet til forbruksholdninger og forbrukshandlinger på andre områder enn transportfeltet. Vi har brukt av 9 av disse og foretatt en faktoranalyse for å få fram grupper med ulike forbruksorientering, se Vedlegg 4, tabell V.4. Dette ga oss følgende tre typer forbruksorienteringer i befolkningen:

⁶ Når det gjelder påstandene om miljø må respondenten ta stilling til i hvilken grad han/hun er enig/uenig i de ulike påstandene. Det skilles det mellom å være helt enig, litt enig, verken enig/uenig, litt uenig og helt uenig. I interessedspørsmålene skilles mellom å være meget interessert, litt interessert, litt uinteressert og meget uinteressert.

- ”De med oversiktlig økonomi” sier de sparer et fast beløp hver måned, at husstanden alltid har penger i bakhånd for bruk ved uforutsette utgifter, at husstanden fører regnskap over utgifter, og at de er svært interessert i stoff om personlig økonomi.
- ”De med luksuriøst forbruk” sier at det hender at de kjøper ting de ikke har bruk for, at de ofte synes det gjør godt å unne seg litt luksus, mens de svarer negativt på at de aldri sløser.
- ”De prisbevisste” sier at når de handler mat så er det først og fremst prisen som interesserer dem, og at de nesten alltid benytter seg av ukens eller dagens tilbud.

Disse forbruksorienteringene vil bli brukt i våre analyser av forholdet mellom reisevaner og livsstil, blant annet for å belyse muligheten for økonomiske/prismessige tiltak blant grupper med lite miljøvennlig transportadferd.

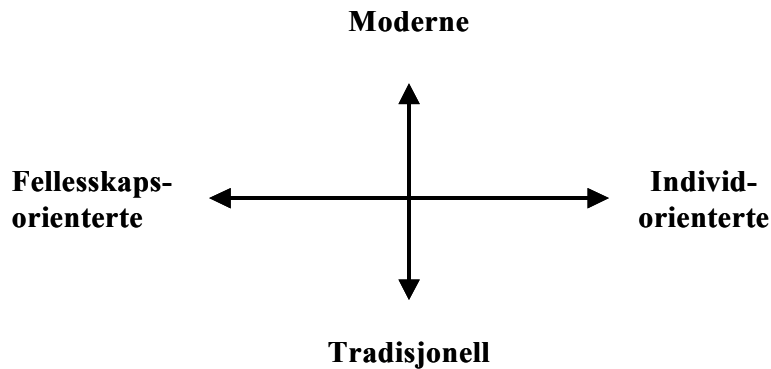
2.6 En generell livsstilsmodell – Gallup Kompass

I tillegg til de enkelte livsstilsorienteringene beskrevet ovenfor, vil vi belyse sammenhengen mellom en mer generell livsstilsorientering og det som i her blir kalt for transportrelaterte handlinger og holdninger (transportrelaterte livsstilsindikatorer).

For å måle ”generell livsstilsorientering” tar vi utgangspunkt i en generell livsstilsmodell, Gallup Kompass, utviklet av Norsk Gallup A/S på grunnlag av Forbruker- og mediaundersøkelsen, som også ligger til grunn for denne studien, jf. avsnitt 1.4. Livsstilsmodellen er i hovedsak et kommersielt produkt, og er ikke utviklet med tanke på å skille ut livsstilsgrupper basert på reisevanerelaterte adferds- og holdningsdata. Grunnelementene i modellen er 56 spørsmål om adferd og holdninger knyttet til forbruk, samfunnspolitisk engasjement, kultur og fysiske aktiviteter. De ulike livsstilssegmentene har sitt utspring i fordelingen langs to hoveddimensjoner; henholdsvis en moderne – tradisjonell og en fellesskapsorientert – individorientert dimensjon, se figur 2.2.

Den moderne-tradisjonelle dimensjonen følger den vertikale akse. Moderne mennesker er åpne for impulser, opptatt av å følge trender og fører gjerne et aktivt liv utenfor hjemmet i fritiden. Et høyt personlig forbruk henger gjerne sammen med en moderne livsstil. Tradisjonelle mennesker er mer hjemmekjære, mindre mottakelige for nye impulser og mer trygghetsorienterte. Gjennomsnittsalderen er klart lavere blant de moderne enn blant de tradisjonelle.

Dimensjonen for fellesskap- eller individorientering følger den horisontale akse. Fellesskapsorienterte mennesker er opptatt av samfunnet ansvar for svakstilte grupper, miljø og fremtidigere generasjoner. Omsorg og solidaritet står sentralt. De individorienterte er i større grad opptatt av individets frihet, den enkeltes ansvar og økonomisk liberalisme. Kjønn og utdanning har en klar sammenheng med denne dimensjonen. Det er en større andel kvinner og et høyere gjennomsnittlig utdanningsnivå blant de fellesskapsorienterte enn blant de individorienterte.



Kilde: Gallup Kompass

Figur 2.2: Dimensjoner i en generell livsstilsmodell brukt i Gallup Kompass

Begrunnelsen for å trekke inn disse mer generelle dimensjonene i våre analyser, er at det kan være interessant å undersøke sammenhengen mellom en mer generell livsstilsorientering og det som i denne studien blir karakterisert som transportrelatert livsstil. Et annet argument er at Berge (1996 og 1997) tidligere har studert sammenhengen mellom generell livsstilsorientering (med utgangspunkt i Gallup Kompass) og transportmiddelbruk, noe som gjør det mulig i denne studien å se på eventuelle endringer.

2.7 Bruk av informasjons- og kommunikasjonsteknologi

Spørsmålet om hvordan informasjons- og kommunikasjonsteknologien (heretter referert til som IKT) virker inn på folks hverdagsliv har vært mye debattert de siste tiårene. Norge er i verdenstoppen når det gjelder bruk av og tilgang til informasjons- og kommunikasjonsteknologi, og er dermed et egnet utgangspunkt for å studere IKTs betydning for hverdagslivet.

Den fremste fordelen ved informasjons- og kommunikasjonsteknologi er at man kan overkomme romlige barrierer (avstander) ved å minimalisere tidsbarrierene (Graham & Marvin 1996). Spørsmål som har vært mye debattert de siste årene, er hvordan dette virker inn på reise- og aktivitetsmønstre. Er det slik at IKT vil erstatte aktiviteter utenfor hjemmet og at reisene dermed blir færre, eller er det slik at bruk av IKT bare kommer i tillegg til andre aktivitetsmønstre (Hjorthol 2002)?

I undersøkelsen er det blant annet spurt om tilgang til og bruk av internett og hjemmedatamaskin/PC. Studien gir imidlertid ikke grunnlag for å studere om man reiser mer eller mindre på grunn av IKT. Det vi kan se på er hvilket aktivitetsnivå utenfor hjemmet brukere av IKT har, hva slags reisevaner de har og om dette skiller seg fra andre grupper i befolkningen.

3 Transportmiddelbruk og transportprofiler

3.1 En mer nyansert inndeling av transportmiddelbruk

I Gallups undersøkelse blir det spurt om hvor ofte man benytter ulike transportmidler, og respondenten kan velge mellom å svare x antall ganger på ulike transportmidler. Faren med en slik spørsmålsstilling er at folk gjerne husker feil, og at ”ganger” kan tolkes forskjellig (for eksempel om en gang betyr en reise eller en tur-retur reise med et transportmiddel). I reisevaneundersøkelser derimot har man ofte en langt grundigere føring av en reisedagbok som bare omhandler gårsdagens reiser. Dette sikrer en langt bedre presisjon i registreringen av de faktiske reiser som blir foretatt. Formålet med denne studien er imidlertid ikke å oppnå eksakt informasjon om en persons transportmiddelbruk, men snarere å få inntrykk av hvordan en persons vurderer sin egen transportmiddelbruk og hvordan de ønsker å framstille sine reisevaner.

Fordelen ved å spørre slik det er gjort i denne undersøkelsen, er imidlertid at man får et inntrykk av den enkeltes transportmiddelbruk over tid, og dermed også kan få fram hvilke kombinasjoner av transportmidler som benyttes over tid. Dette i motsetning til reisevaneundersøkelser som kun måler hverdagens transportmiddelbruk i løpet av en dag. Spørsmålsstillingen i denne undersøkelsen muliggjør altså en nyansering av transportmiddelbrukerne som henholdsvis ”bilist”, ”kollektivbruker” og ”syklende”, noe som gjør at vi får et bredere grunnlag for å vurdere tiltak.

I dette kapitlet skal vi kartlegge transportmiddelbruken i utvalget. I tillegg vurderer vi ulike definisjoner av transportmiddelbrukere og foreslår en definisjon basert på transportprofil som vi mener er hensiktsmessig for denne studien. Til slutt søker vi å gi et bilde av hvem som tilhører de ulike transportprofilene ved å se på sammenhengen mellom transportmiddelbruk og ulike påvirkningsfaktorer.

3.2 Transportmiddelbruk

I undersøkelsen er det spurt om hvor ofte man benytter henholdsvis privatbil, buss, trikk/T-bane, tog og sykkel. Fotgjengere inngår ikke som transportgruppe, noe som begrenser enkle sammenlikningsmuligheter med tradisjonelle reisevaneundersøkelser. Tabell 3.1 viser noen nøkkeltall.

Tabell 3.1: Oversikt over hvor ofte befolkningen over 18 år sier at de bruker bil, buss, trikk/T-bane, tog og sykkel. Prosent. (N=11 012)

	Privatbil	Buss	Trikk/T-bane	Tog	Sykkel
5 eller flere ganger i uka	66	6	2	2	8
3 - 4 ganger i uka	13	4	1	1	10
1 - 2 ganger i uka	8	6	2	1	11
1 - 3 ganger i mnd	4	14	4	6	14
1 - 2 ganger i kvartalet	1	16	5	12	10
1 gang pr. halvår	0	16	7	16	6
Sjeldnere	1	25	31	39	13
Aldri	2	10	43	20	24
Ubesvart	3	3	5	4	5
Total	100	100	100	100	100

Kilde: TØI rapport 579/2002

De som har oppgitt at de bruker et transportmiddel mer enn 5 ganger i uka, kan karakteriseres som "storbrukere" av dette transportmiddelet. 66 prosent av befolkning sier de er storbrukere av bil (5-7 ganger i uka) og 87 prosent bruker bil minst én gang i uka (enten som passasjer og/eller sjåfør). Bil er med andre ord et svært utbredt framkomstmiddel.

Det er få på landsbasis som sier de ofte bruker kollektivtransport i i løpet av uka. 6 prosent sier de er storbrukere av buss (5-7 ganger i uka), mens bare 2 prosent sier de er storbrukere av henholdsvis trikk/T-bane og tog. Det er heller ikke mange som sier de benytter kollektivtransport minst 3 ganger i uka (henholdsvis 10, 3, og 3 prosent for buss, trikk/T-bane og tog).

Hvorvidt man bruker trikk/T-bane og tog avhenger av bosted. Trikk/T-bane er bare tilgjengelig i Oslo, og de fleste (69 prosent) som sier at de bruker trikk minst 5 ganger i uka, bor i Oslo. De resterende er trolig pendlere til Oslo som benytter trikk/T-bane innen Oslo, og andre transportmidler til og fra Oslo. Tog benyttes vanligvis på lange reiser. De som bruker tog i hverdagen er trolig først og fremst pendlere. 42 av dem som er storbrukere av tog (5 ganger i uka eller mer) bor i Akershus, som er et typisk "pendlerfylke" og de jobber gjerne i Oslo.

At privatbilen er det transportmiddel som totalt sett brukes av flest personer svarer til det bilde av den gjennomsnittlige transportmiddelbruken som framkommer i de nasjonale RVU. Tallene er ikke sammenliknbare⁷, men for å illustrere bilbrukens omfang, kan nevnes at 66 prosent av de daglige reisene i Norge i 1998 ble foretatt med bil (55 prosent som fører og 11 prosent som passasjer). 11 prosent var kollektivreiser og 6 prosent syklereiser⁸ (Stangeby, Haukeland og Rideng 1999).

⁷ RVU har gjensidig utelukkende kategorier, mens respondentene i Gallups undersøkelse kan oppgi flere transportmåter og hvor ofte disse benyttes.

⁸ RVU omfatter også reiser til fots. Disse utgjorde 19 prosent i 1998.

3.3 Kombinasjoner av storbruk

De som oppgir at de bruker ett transportmiddel fra 5-7 ganger i uka, ble ovenfor karakterisert som ”storbrukere”. Et interessant spørsmål er i hvilken grad storbrukere av et transportmiddel også er storbrukere av andre transportmidler? Svar på dette spørsmålet belyses i tabell 3.2.

Tabell 3.2: Andel av henholdsvis storbrukere av bil, buss, trikk/T-bane, tog og sykkel som er storbrukere av andre transportmidler, dvs som benytter et gitt transportmiddel mellom 5-7 ganger i uka. Prosent

	Storbruker bil	Storbruker buss	Storbruker trikk/T-bane	Storbruker tog	Storbruker sykkel
Bil		29	19	47	44
Buss	3		36	26	6
Trikk/Tbane	1	12		20	2
Tog	1	8	17		2
Sykkel	6	8	7	10	
N=	729	664	219	193	932

Kilde: TØI rapport 579/2002

Storbrukerne av de ulike kollektivtransportmidlene er de som i størst grad kombinerer bruk av ulike typer transportmidler. Storbrukere av buss kombinerer først og fremst med storbruk av bil (29 prosent), selv om en del av dem også er storbrukere av andre kollektivtransportmidler. Storbruk av trikk/T-bane kombineres først og fremst med storbruk av buss (36 prosent).

Storbrukerne av tog kan vel sies å være de mest mangfoldige når det gjelder transportmiddelbruk. Drøyt halvparten er også storbrukere av bil, og en god del av dem er også storbrukere av buss og trikk/T-bane (henholdsvis 26 og 20 prosent). Trolig kan dette forklares med at det er mange pendlere som hyppig benytter seg av tog, og som må bruke ulike transportmidler for å komme seg til og fra stasjonen fra både hjem og arbeid.

Av dem som er storbrukere av sykkel er det få som også er storbrukere av kollektivtransport. Til gjengjeld er det mange av dem, 44 prosent, som er storbrukere av bil.

De eneste gruppen som kan sies å tilsvare en ”ren” type transportmiddelbruker i denne analysen er storbrukerne av bil. De benytter seg i svært liten grad av andre transportmidler.

3.4 Kategorisering av transportprofiler

Analysen over viser at det ikke er tilstrekkelig å se på hvor hyppig en bruker et bestemt transportmiddel for å skille ut ulike transportmiddelbrukere. Det er også nødvendig å se på hvilke kombinasjoner av transportmidler folk benytter seg av og hvor hyppig ett eller flere transportmidler brukes i løpet av et gitt tidsrom. Ut fra dette blir det mulig å si noe om denne personens *transportprofil*. En persons transportprofil beskriver ikke bare type transportmiddel, men også eventuelle kombinasjoner av transportmiddel som benyttes over et lengre tidsrom.

I denne studien skiller vi mellom 9 ulike transportprofiler. Kategoriseringen bygger både på resultater fra våre egne analyser og fra tidligere forskning (for eksempel Berge 1997).

1. *Rene storbrukere av bil – 50 prosent av utvalget :*
Personer som bruker bil mer enn 3-4 ganger i uka, og som ikke bruker noen andre transportmidler mer enn 1-3 ganger pr mnd.
2. *Rene lavbrukere av bil – 3 prosent av utvalget:*
Personer som bruker bil minst 1-2 ganger i uka, og ingen andre transportmidler mer enn 1-3 ganger i mnd.
3. *Rene kollektivbrukere – ca 4 prosent av utvalget:*
Personer som reiser kollektivt minst 1 gang i uka, og som ikke bruker noen andre transportmidler mer enn 1-3 ganger i mnd.
4. *Rene syklist- ca 2 prosent av utvalget:*
Personer som sykler minst 1 gang i uka, og som ikke bruker noen andre transportmidler mer enn 1-3 ganger pr mnd.
5. *Bil- og kollektivbrukere – 9 prosent av utvalget:*
Personer som bruker både bil og kollektivtransport minst én gang i uka, og ikke sykkel mer enn 1-3 ganger pr mnd.
6. *Bil- og sykkelbrukere – 21 prosent av utvalget:*
Personer som bruker bil minst én gang i uka, og sykkel minst én gang i uka, men som ikke bruker kollektivtransport mer enn 1-3 ganger pr mnd.
7. *Kollektiv- og sykkelbrukere – 2 prosent av utvalget:*
Personer som bruker kollektivtransport minst én gang i uka, og sykkel minst én gang i uka, men som ikke bruker bil mer enn 1-3 ganger pr mnd.
8. *Multibrukere – 5 prosent av utvalget:*
Personer som bruker bil, kollektivtransport og sykkel minst én gang i uka
9. *Sjelden bruk av transportmidler – 4 prosent av utvalget:*
Personer som ikke bruker noen transportmidler mer enn 1-3 ganger pr mnd.

I tidligere norske studier der en har definerte ulike transportprofiler eller – segmenter (f eks Berge 1997), har en ikke analysert disse som uavhengige grupper i forhold til andre variable, som for eksempel ulike bakgrunnskjennetegn og ulike livsstilsfaktorer. Dette er viktig kunnskap når en skal vurdere hvilke tiltak en bør satse på for å oppnå mulige endringer i transportatferd.

Som det fremgår av ovenstående har noe mer enn halvparten (59 prosent) en ensidig transportprofil, mens 37 prosent bruker flere transportmidler. 4 prosent bruker ikke noen av transportmidlene særlig ofte. Hvor mange som ferdes til fots vet vi ikke noe om ut fra de tilgjengelige data.

Vi ser også av denne inndelingen at bilen er det transportmiddel som brukes mest. 88 prosent av befolkningen bruker enten bare bil eller bil i kombinasjon med andre transportmidler. Tilsvarende tall for kollektivtransport er 20 prosent.

3.5 Livsfase og livssituasjon påvirker transportprofilen

Som grunnlag for å forstå eventuelle sammenhenger mellom livsstil og transportprofil er det viktig å vite hvem de som har de ulike profiler er. Vi har sett på hva som kjennetegner de ulike transportprofilene etter variable som kjønn, alder, inntekt (både personlig og husholdningsinntekt), antall i husholdningen, antall barn under 13 år, hovedkilde til livsopphold og bosted⁹. Analysen med kommentarer er gjengitt i Vedlegg 1, tabell V.1.

Hovedkonklusjonen på analysen er at folks transportprofil i særlig grad å synes å være avhengig av den enkeltes livsfase og livssituasjon. Med ”livsfase” menes her om man er ung, middelaldrende eller eldre¹⁰. ”Livssituasjon” derimot henspeiler til i hvilken grad man bor sammen med andre mennesker eller ikke, det være seg ektefelle/samboer med og uten barn¹¹.

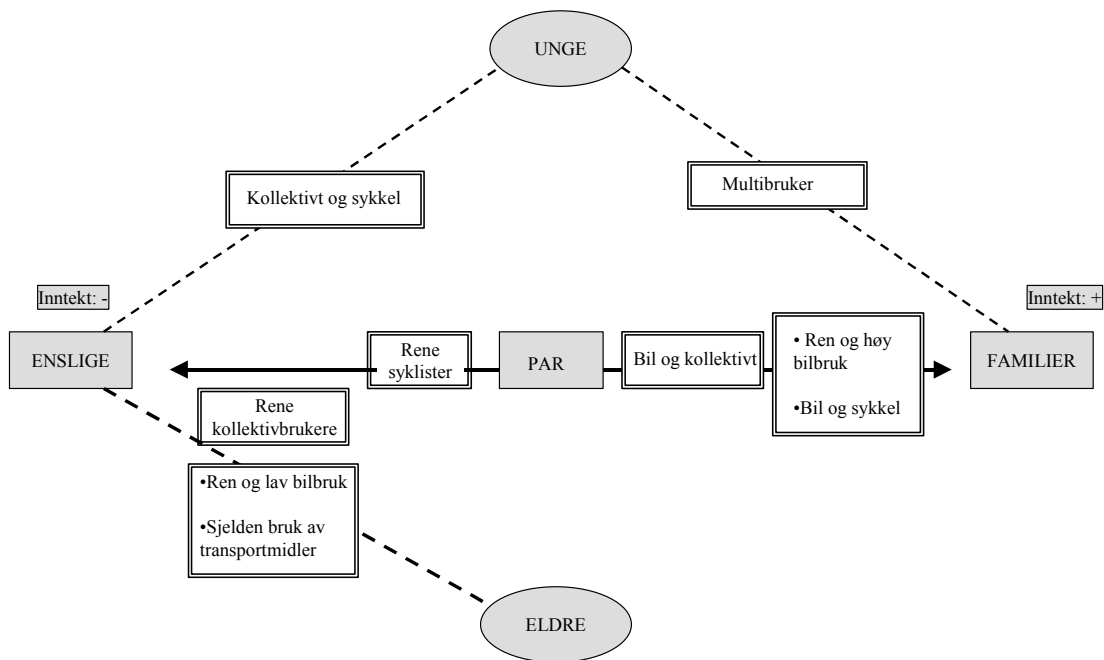
Sammenhengene mellom livsfase, livssituasjon og transportprofil er søkt illustrert i figur 3.1. Livsfase-dimensjonen følger den vertikale aksene, mens livssituasjon kommer til uttrykk gjennom den horisontale aksene. De ulike transportprofilgruppene er plassert i aksesystemet i forhold til hverandre.

Det primære skillet går mellom folk som har en bilbasert uke og de som ikke har det, dvs mellom dem som benytter bil opptil flere ganger i uka eller som benytter bil minst én gang i uka i kombinasjon med andre transportmidler, og de som bruker kollektivtransport, sykkel eller som generelt er lavbrukere av transportmidler (inkl. bil). Blant de som har en bilbasert uke er det en overvekt av familier (dvs enslige med barn eller ektefeller/samboende med barn) og par.

⁹ Utdanningsnivå er ikke tatt med ettersom denne variabelen bare skiller mellom grunnskole, videregående skole og høyere utdanning, og det er grunn til å tro at denne variabelen gir lite informasjon ut over generasjons-/aldersforskjeller i befolkningen.

¹⁰ I figuren er profilgruppene plassert i forhold til hverandre etter i hvilken grad det er en *overvekt* av en gitt aldersgruppe. Når vi som her ser på den relative plassering av folk i ulike aldre, er aldersgruppene ikke gjensidig utelukkende. I de profilgrupper som plasserer seg på midten (langs den vertikale aksene) det er en overvekt av personer mellom 30-59 år. Profilgrupper som plasserer seg i øvre del av figuren er noe yngre (overvekt av de under 45 år), mens de som plasserer seg i nedre del av figuren er noe eldre (overvekt av de over 45 år) enn de som plasserer seg på midten.

¹¹ Den vertikale aksene skiller mellom ulike livssituasjoner på bakgrunn av antall personer som bor i husholdningen og livsfase. Det skiller mellom ”enslig”, ”par” og ”familier”. Profilgruppene er plassert i forhold til hverandre etter i hvilken grad det er en overvekt av enslig, enslige/par, par, par/familier eller familier. Definisjonen av ”familie” inkluderer både dem som er gift/samboende med barn og de som er enslige med barn. En fare med å definere familier etter antall personer i husholdningen er at de som bor i kollektiv også vil forstås som om de bor sammen med ”familie”. Det er imidlertid kontrollert for dette ved analyse av fordelingen etter ”livsfase” (variabelen) som blant annet sier noe om andel ugifte som bor sammen med andre i de ulike profilgruppene.



Kilde: TØI rapport 579/2002

Figur 3.1: Ulike transportprofiler plassert i et aksesystem i forhold til hverandre når det gjelder livsfase og livssituasjon. Den horisontale vertikale akse gjenspeiler ulike livssituasjoner (firkantede bokser) og grad av inntekt, mens den vertikale reflekterer ulike livsfaser (sirkelformede felt)

Andelen familier er imidlertid høyere blant de daglige bilbrukerne (”ren og høy bilbruk”), blant de som kombinerer bil og sykkel og blant multibrukerne enn blant de som har andre transportprofiler – også de som kombinerer bil og kollektivt, jf. plassering i figur 3.1. Blant multibrukerne er andelen unge (under 45 år) høyere enn den er i de andre transportprofilene som enten plasserer seg langs den vertikale akse eller under denne.

Blant de som ikke har en bilbasert uke, er det en overvekt av enslige og par. Andelen enslige er imidlertid større blant de rene kollektivbrukerne og de som kombinerer kollektivtransport og sykkel enn blant de rene syklistene, de med ren og lav bilbruk og de som sjelden bruker av transportmidler. De som sjelden bruker transportmidler og de med ren og lav bilbruk er eldre, mens de som bruker kollektivt og sykkel er yngre. De rene kollektivbrukerne er noe eldre enn rene syklistene og de som kombinerer transportmidler, mens rene syklistene ikke skiller seg ut med hensyn til alder.

Eldre og unge har det til felles at de gjerne er færre i husstanden, en eller to. De eldre har gjerne barn som har flyttet hjemmefra, og noen har kanskje mistet sin ektefelle/partner, mens de unge har gjerne ennå ikke stiftet familie og kanskje heller ikke funnet seg en partner. Det er derfor ikke overraskende at både de yngre og eldre transportmiddelbrukerne tilhører små husstander. Dette gir seg igjen utslag i et annet fellestrekk; de har lavere husholdningsinntekt enn de middelaldrende med en mer bilbasert uke. Dette skyldes ikke alene at de er færre i husstanden; den personlige inntekten er også lavere. Lavere inntekt kan derfor også tilbakeføres til livsfase, til det at de enten er i starten på eller i slutten av livet, perioder hvor man som regel ikke lever av inntektsbringende arbeid, men enten av trygd, stipend eller deltidsarbeid eller strøjobber.

3.6 Tilgangen til bil har betydning

Som nevnt i avsnitt 2.4 er det vel dokumentert at tilgangen på ulike transportmidler har stor betydning for hvordan folk reiser. Dette gjelder særlig tilgangen til bil (se f.eks. Berge 1994 og 1999, Hjorthol 1999). Det er derfor rimelig å anta at det også er forskjeller mellom ulike transportprofilgrupper når det gjelder tilgang til bil, se tabell 3.2.

Tabell 3.1: Tilgang til bil i de ulike profilgruppene. Andel som eier/disponerer bil, andel som eier én bil, andel som eier flere biler, andel som disponerer firmabil og andel som disponerer leasingbil i hver profilgruppe. Flere kategorier kunne oppgis.

	Ren og høy bilbruk	Ren og lav bilbruk	Ren koll.	Ren syklist	Bil og koll.	Bil og sykkel	Koll. og sykkel	Multi-bruk	Sjelden bruk	Total
N=	(5497)	(325)	(416)	(176)	(1037)	(2304)	(198)	(502)	(382)	(10837)
Eier/disp bil *)	99	86	25	40	89	96	23	88	55	90
Eier én bil	60	70	16	29	67	64	16	66	35	58
Eier flere biler	37	15	3	5	19	31	4	19	10	29
Disp. firmabil	7	3	1	3	4	4	1	4	3	5
Disp. leasingbil	2	1	0	1	0	1		1	2	1

Kilde: TØI rapport 579/2002

*) Eier en eller flere biler/disponerer en eller flere biler

De fleste har bil

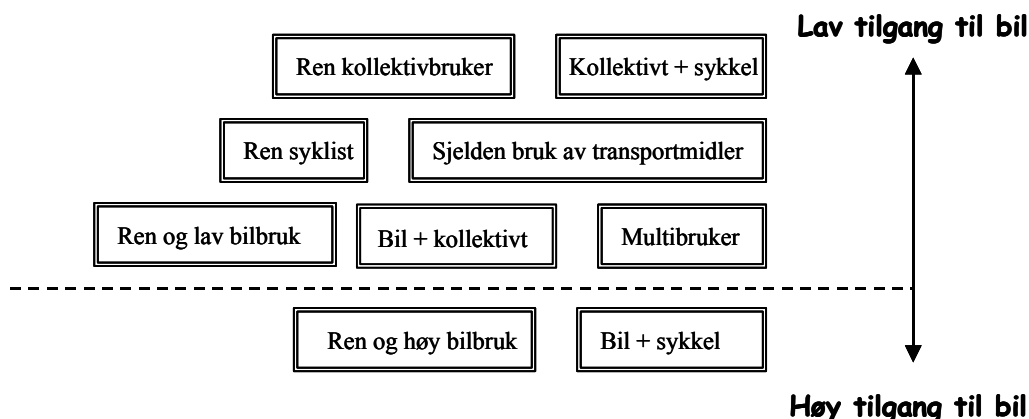
De fleste i utvalget (90 prosent) har bil, hvorav en tredjedel eier flere enn én bil. Dette er i samsvar med det bilhold som framkommer av de nasjonale RVU. I 1998 eide/disponerte 93% av den norske befolkningen en eller flere biler (Stangeby, Haukeland og Rideng 1999).

Høyere bilbruk – bedre tilgang

Selv om mange disponerer bil, er det likevel store forskjeller mellom de som har ulik transportprofil. Ikke overraskende går det største skillet i tilgang på bil mellom dem som ikke benytter seg av bil og dem som i en eller annen grad bruker bil i løpet av ei uke. De rene kollektivbrukerne og de som kombinerer kollektivtransport med sykkelbruk ("kollektiv og sykkel") utmerker seg med svært lav tilgang på bil (henholdsvis 25 og 23 prosent). Også blant de rene syklistene og de som sjelden bruker transportmidler, er det langt færre enn i befolkningen som helhet som har tilgang på bil (henholdsvis 40 og 55 prosent mot 90 prosent).

Av de som bruker bil i en eller annen grad i det daglige, er det profilgruppene "lav og ren bilbruk", "bil og kollektivbrukere" og "multitbrukere" som har dårligst tilgang på bil. Det er relativt færre blant disse profilgruppene som eier/disponerer én bil enn blant de andre profilgruppene som benytter bil ("ren og høy bilbruk" og "bil og sykkel")¹². I tillegg er det færre blant de førstnevnte som eier/disponerer flere biler sammenliknet med befolkningen som helhet.

¹² Tilgangen til bil er signifikant dårligere i disse gruppene enn i profilgruppene "ren og høy bilbruk" og "bil og sykkel". $P < 0,001$ (t-test).



Kilde: TØI rapport 579/2002

Figur 3.2 Transportprofiler rangert etter grad av tilgang på bil i husholdningen. Stiplet linje indikerer skillet mellom dem som har bedre/dårligere tilgang enn gjennomsnittet.

Både profilgruppen ”ren og høy bilbruk” og ”bil og sykkel” har derimot god tilgang på bil sammenliknet med gjennomsnittet. Så godt som alle (99 prosent) i profilgruppen ”ren og høy bilbruk” eier/disponerer én bil. Sammenliknet med de andre profilgruppene er det også flest blant de med ”ren og høy bilbruk” som eier flere biler (37 prosent), noe som trolig bidrar til å øke deres reelle mulighet til å benytte bil i det daglige. Tallene for profilgruppen ”bil og sykkel” er noe lavere, men allikevel relativt høyere enn for de andre profilgruppene.

Det er ikke mange som har leasingbil eller firmabil, men hvis de har det, er det mest sannsynlig at de tilhører de daglige bilbrukerne (”ren og høy bilbruk”). Forutsatt at de som har firmabil også må bruke den i jobben, kan noe av bilbruken blant de daglige bilbrukerne følgelig tolkes som ”tvungen” bilbruk.

Noen sitter på med andre

Ikke alle som benytter bil i en eller annen grad i løpet av uka (”ren og lav bilbruk”, ”bil og kollektivt” og ”multibrukere”), har tilgang på bil i husholdet. Dette indikerer at enkelte av dem sitter på med andre som har/disponerer bil eller at de låner bil. Lav tilgang til bil kan kanskje også forklare hvorfor transportprofilene ”ren og lav bilbruk”, ”bil og kollektivt” og ”multibrukere” bruker relativt mindre bil og/eller at de oftere benytter andre transportmidler i tillegg til bil enn transportprofilene ”ren og høy bilbruk” og ”bil og sykkel”, som har bedre tilgang til bil.

God tilgang til bil, men sykler allikevel

Det er interessant at de som hører til transportprofilen ”bil og sykkel” som har god tilgang på bil, også benytter seg av sykkel. Ettersom de har god økonomi (jf. tabell V.1, vedlegg 1) sammenliknet med befolkningen, er det trolig ikke av økonomiske hensyn de benytter sykkel i tillegg. En hypotese er at denne gruppen sykler for trimmens og følgelig også helsens skyld, noe som kan indikere at denne transportprofilen kan forstås på bakgrunn av et livsstilsperspektiv.

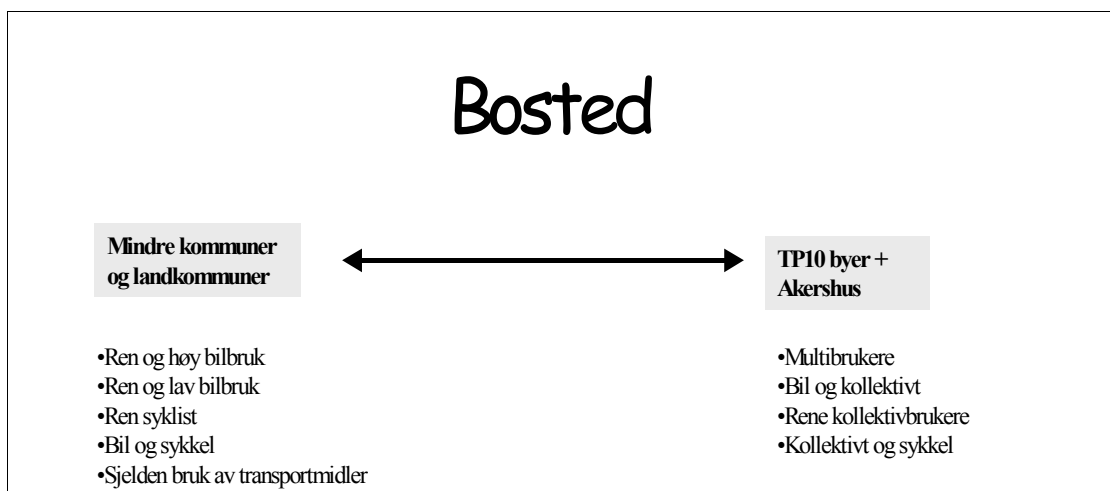
Konklusjon

Hovedkonklusjonene er at vårt datasett er på linje med andre undersøkelser. Analysene viser at tilgang på bil er avgjørende for hvordan man reiser: Jo bedre tilgang man har til bil jo større er sannsynligheten for at man bruker bil i det daglige. Imidlertid gir analysene ovenfor et mer nyansert bilde av sammenhengen mellom transportmiddelbruk og tilgang til bil. Vi ser blant annet at noen sykler til tross for svært god tilgang til bil (jf. bil og sykkel). Videre får vi også et inntrykk av hva slags transportprofil personer har som sitter på med andre eller som låner bil. Ettersom vi vet hvem som tilhører disse profilgruppene kan slik kunnskap være nyttig for å vite hvem som vil være åpne for samkjøring og hvem som kan tenkes å bli medlem av bildelingsordninger. Slik kunnskap kan benyttes for å målrette markedsføringstiltak ovenfor disse gruppene.

3.7 Bosted indikerer tilgang til kollektivtransport

Vi har ikke tilsvarende data om tilgjengelighet til kollektivtransport, men hvor folk bor kan gi visse indikasjoner på dette. Kollektivtilbudet er forskjellig på ulike steder i landet.

En analyse av hvor de ulike transportprofilene er overrepresentert, viser naturlig nok at de som benytter kollektivtransport i en eller grad i løpet av ei uke bor i de større byene enn de som bor i mindre tettsteder eller på landsbygda se figur 3.3. Tall finnes i tabell V.1, vedlegg 1.



Kilde: TØI rapport 579/2002

Figur 3.3: De vanligste transportprofiler henholdsvis i sentrale strøk (de 10 største byene i Norge og Akershus) og på mindre tettsteder og på landsbygda.

Resultatene illustrerer at selve tilbudet er av betydning for den transportprofil folk har. Vi vet at kollektivtilbudet er dårligere i spredtbygde strøk enn i byområdene. Kollektivtilbudet er noe bedre i hovedstadsregionen (Oslo/Akershus) enn i de tre andre største byene (Bergen, Trondheim, Stavanger), og tilbudet er dårligere med avtakende bostedsstørrelse (Hjorthol 1999, Norheim og Stangeby 1999).

4 Transportprofil og ulike transportrelaterte livsstilsfaktorer

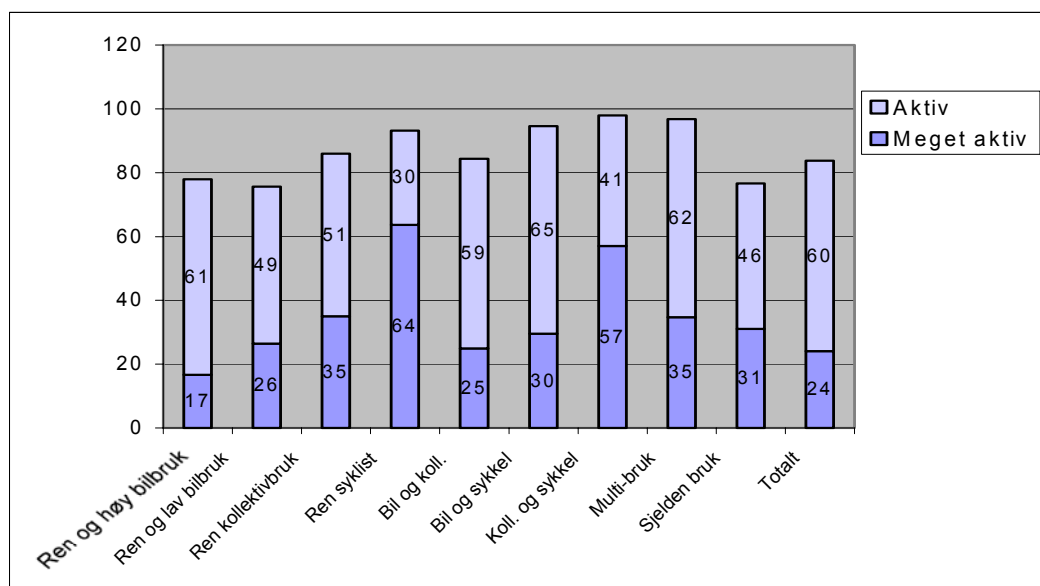
4.1 Innledning

Befolkningen kan som vist i kapittel 3 deles inn i ulike segmenter med ulik transportprofil. Vi har også sett at de som tilhører de ulike transportprofilene har forskjellig alder, livssituasjon og transportressurser. Men er de forskjellige i forhold til transportrelaterte handlinger og holdninger?

Dette er spørsmålet vi skal se på i dette kapitlet. Mens vi seinere i den samlede livsstilsanalysen i kapittel 5 ser på de ulike elementene i sammenheng, tar vi her for oss hva aktiviteter og aktivitetsmønstre, miljøorientering og forbruksorientering hver for seg betyr for folks transportprofil?

4.2 Aktivitetsnivå etter transportprofil

Aktivitetsnivået i befolkningen som helhet er relativt høyt. 84 prosent deltar i minst 1 aktivitet i uka, og en fjerdedel av befolkningen er meget aktive (5 ganger i uka eller mer).



Kilde: TØI rapport 579/2002

Figur 4.1: Oversikt over grad av deltakelse i aktiviteter utenfor hjemmet blant de som tilhører ulike transportprofiler. Aktive = 1-4 ganger i uka. Meget aktive = 5 ganger eller flere i uka. Prosent. Ubesvart utelatt. N=10 809.

Få er nesten helt passive (4 prosent), dvs at de deltar i en aktivitet sjeldnere en 1 gang i måneden.

De fleste profilgruppene deltar minst én gang i uka (dvs aktiv og meget aktiv samlet sett) i en fritidsaktivitet utenfor hjemmet, se figur 4.1, og få skiller seg ut fra resten av befolkningen (84 prosent). At de aller fleste deltar minst én gang i uka på et fritidsaktivitet utenfor hjemmet er ikke overraskende.

Noen forskjeller er det allikevel. De som kombinerer kollektivtransport og sykkel, de som er rene syklist, de som bruker bil og sykkel og de som er multibrukere har et høyere aktivitetsnivå enn befolkningen som helhet (henholdsvis 98 prosent, 94 prosent, 95 prosent og 97 prosent deltar i en aktivitet minst én gang i uka mot 84 prosent i befolkningen).

Det er særlig de som kombinerer kollektivtransport og sykkel og som er rene syklist som er meget aktive (dvs at det er en høy andel blant disse, sammenliknet med gjennomsnittet, som svarer at de deltar 5 ganger eller mer i aktiviteter utenfor hjemmet). Disse transportprofilene kjennetegnes også av at de ofte er enslige (jf. figur 3.1). En forklaring på hvorfor de er meget aktive i løpet av ei uke kan være at en har bedre tid til seg selv når en ikke må ta hensyn til ektefelle/samboer og/eller barn. En annen kan være at har behov for å gå ut og treffe folk og for å ha et sosialt liv.

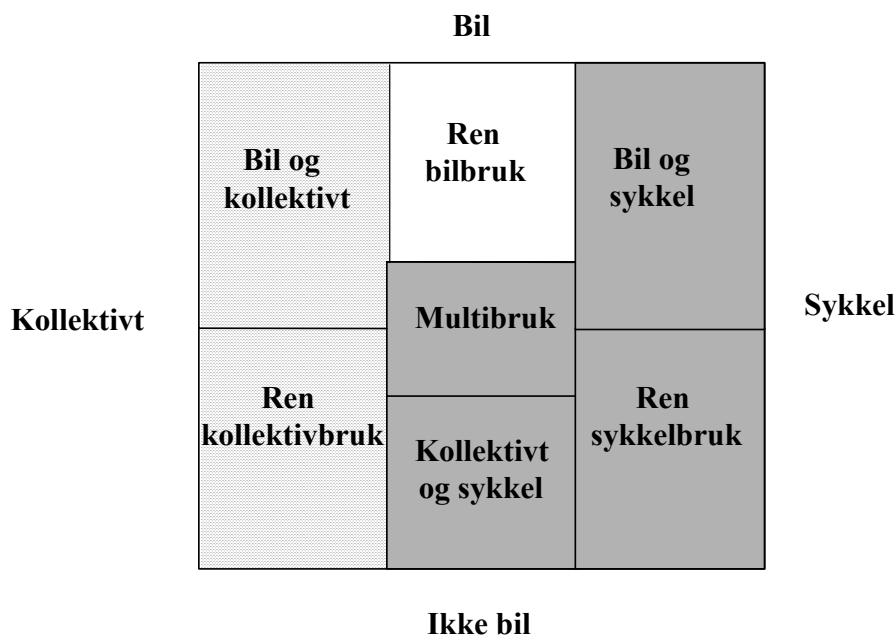
Det er også noen flere blant rene kollektivbrukere som er meget aktive enn i befolkningen som helhet (35 mot 24 prosent), også en gruppe med langt flere enslige sammenliknet med befolkningen (58 mot 20 prosent).

Det er ikke slik at de som har bil, utnytter denne mulighetene til å være mer aktive enn andre. Rene bilbrukere har generelt et lavere aktivitetsnivå enn befolkningen som helhet. Daglige bilbrukere og lavbrukere av bil er noe mindre aktive i løpet av ei uke enn gjennomsnittet (henholdsvis 78 prosent og 76 prosent mot 84 prosent). Det er også færre daglige bilbrukere som foretar en eller flere aktiviteter 5 eller flere ganger i løpet av en uke enn gjennomsnittet (17 mot 24 prosent).

De minst aktive er, ikke overraskende, de som i sjelden grad benytter seg av transportmidler, noe som i stor grad kan tilbakeføres til selve definisjon av denne gruppen. Det er også langt flere eldre i denne gruppen sammenliknet med befolkningen (51 mot 24 prosent er over 60 år).

Aktivitetsnivået for ulike transportprofiler er oppsummert i figur 4.2¹³.

¹³ Gjennomsnittlig aktivitetsnivå for de med ren og høy bilbruk og de med ren og lav bilbruk er sig. forskjellig (95%-nivå) fra det gjennomsnittlige aktivitetsnivå til alle transportprofiler med unntak av det gjennomsnittlige aktivitetsnivået til de som sjelden bruker transportmidler (t-test). Det gjennomsnittlige aktivitetsnivået til rene kollektivbrukere er sig. forskjellig (95 %-nivå) fra det gjennomsnittlige aktivitetsnivået til multibrukere, kollektiv og sykkelbrukere og rene syklist (i tillegg til det for rene bilbrukere). Og det gjennomsnittlige aktivitetsnivået for bil og kollektivbrukere er signifikant forskjellig (95 %-nivå) fra de andre profilgruppene med unntak av rene kollektivbrukere.



Kilde: TØI rapport 579/2002

Figur 4.2: Aktivitetsnivå (deltar minst én gang i uka) blant de som tilhører ulike transportprofiler. Blanke felt indikerer et aktivitetsnivå under gjennomsnittet og mørkegrå felt et nivå høyere enn gjennomsnittet. Lysegrå (stiplede) felt indikerer et aktivitetsnivå som ikke skiller seg ut fra gjennomsnittet. Profilgruppen "Sjelden bruk av transportmidler" er utelatt.

Hovedskillet i aktivitetsnivå synes å gå mellom de som benytter seg av sykkel og dem som ikke gjør det. Dette gjelder også når en kombinerer sykkel med andre transportmidler. Rene bilbrukere er de minst aktive av alle. Dette henger naturlig nok sammen med at disse ulike transportprofilene rommer grupper med ulike livsstilsorienteringer. Dette kommer vil tilbake til i den samlede analysen i kapittel 5.

4.3 Transportprofil og aktivitetstyper

Vi skiller mellom tre hovedtyper av aktiviteter etter en antagelse om hvilken geografisk plassering de har: Ut-av-byen aktiviteter, ikke stedsspesifikke aktiviteter og sentrumsaktiviteter, jf avsnitt 2.5.2. Sentrumsaktiviteter er delt inn i "uteliv-" og "kulturaktiviteter" ettersom de førstnevnte er såkalte "ukentlige aktiviteter", mens de sistnevnte her blir karakterisert som "månedlige aktiviteter". Vi skal nå se på hvilken sammenheng det er mellom folks aktivitetsmønster og transportprofil.

4.3.1 Transportprofil og ukentlige aktiviteter

Av de ukentlige aktivitetstypene er det ut-av-byen aktiviteter som har størst allmenn appell i den norske befolkningen: 71 prosent foretar en slik aktivitet minst én gang i uka. Omtrent halvparten (54 prosent) av befolkningen deltar minst én gang i uka i en ikke stedsspesifikk aktivitet, mens utelivsaktiviteter har minst oppslutning i befolkningen (14 prosent deltar minst én gang i uka).

Deltakelse i de ulike aktivitetene er mer eller mindre lik for hele befolkningen uavhengig av bosted, se vedlegg 2, tabell V.2. I Oslo er det imidlertid noen flere som deltar i utelivsaktiviteter enn i resten av landet (24 prosent mot 14 i gjennomsnitt).

Når det gjelder ikke steds spesifikke aktiviteter er det noe større aktivitet i Oslo og de andre store byene i landet (Bergen, Trondheim og Stavanger) enn i landkommuner (60 mot 48 prosent deltar minst én gang i uka). Dette kan tyde på at tilbudet av slike aktiviteter er relativt bedre i mer tettbygde strøk.

4.3.1.1 Ut-av-byen aktiviteter

Tabell 4.1 viser grad av deltakelse i ut-av-byen aktiviteter for de ulike transportprofiler.

De rene syklistene og de som kombinerer kollektivt og sykkel er meget aktive (deltar 5 ganger pr uke eller mer) når det gjelder ut-av-byen aktiviteter. Dette kan skyldes at sykling for disse to gruppene også representerer en ”ut-av-byen aktivitet” i seg selv, og ikke bare er et framkomstmiddel for å komme seg til en aktivitet.

Det er også flere blant de rene syklistene og de som kombinerer kollektivt og sykkel som foretar en slik aktivitet minst én gang i uka sammenliknet med befolkningen. Det samme gjelder multibrukerne og de som kombinerer bil med sykkel. Blant de daglige bilbrukerne (”ren og høy bilbruk”) er det imidlertid færre som foretar ut-av-byen aktiviteter minst én gang i uka sammenliknet med befolkningen.

Tabell 4.1: Grad av deltakelse i ut-av-byen aktiviteter i ulike transportprofiler. Prosent. Ubesvart utelatt. N=10 788.

	Ren og høy bilbruk	Ren og lav bilbruk	Ren kollektiv-bruk	Ren syklist	Bil og koll.	Bil og sykkel	Koll. og sykkel	Multibruk	Sjelden bruk	Total
Meget aktiv	12	23	31	58	21	26	52	30	27	20
Aktiv	48	47	43	31	47	64	40	60	38	51
Lite aktiv	27	19	16	7	24	9	6	10	17	20
Passiv	13	12	9	4	8	1	2	0	17	9
Totalt	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N=	5470	322	414	176	1035	2300	198	501	372	10788

Kilde: TØI rapport 579/2002

Kollektivtilbudet er som regel dårligere ut av byen hvor slike aktiviteter finner sted. Dette synes imidlertid ikke å forhindre at folk som i mindre grad benytter bil i hverdagen, foretar slike aktiviteter. Dette kan tyde på at det er andre forhold enn transporttilbudet i seg selv som påvirker bruken av aktivitetstilbudet utenfor sentrum.

De som bruker sykkel alene eller i kombinasjon med kollektivtransport/bil mye mer aktive når det gjelder ut-av-byen aktiviteter enn de som bruker bil daglig (”ren og høy bilbruk”). En tolkning av dette er at de som eller annen grad benytter sykkel i løpet av ei uke generelt er mer opptatt av helse og trim enn det de med ren og høy bilbruk er. En annen er at en aktiv livsstil henger sammen med en lav bilbruk.

4.3.1.2 Ikke steds spesifikke aktiviteter

Som nevnt i avsnitt 2.3.2 ligger denne typen aktiviteter noen ganger i sentrum, men like gjerne i lokalmiljøet. Avhengig av om hvor man bor og hvor man jobber, kan det enkelte ganger være kort avstand til slike aktiviteter, mens avstanden andre ganger er lenger. Det er følgelig vanskelig å gjøre antagelser om sammenhengen mellom transporttilbud og transportprofil når det gjelder deltakelse i slike aktiviteter.

Forskjellene i aktivitetsnivå som vi finner mellom de ulike profilgruppene må dermed forstås ut i fra andre forhold, se tabell 4.2.

Tabell 4.2.: Grad av deltakelse i ikke stedsspesifikke aktiviteter for ulike transportprofiler. Prosent. Ubesvart utelatt.

	Ren og høy bilbruk	Ren og lav bilbruk	Ren kollektivbruk	Ren syklist	Bil og koll.	Bil og sykkel	Koll. og sykkel	Multibruk	Sjelden bruk	Total
Meget aktiv	7	11	8	15	8	9	11	13	9	8
Aktiv	44	30	39	38	46	55	46	57	29	46
Lite aktiv	19	17	19	20	19	16	19	15	17	18
Passiv	31	43	33	27	27	19	24	14	45	28
Totalt	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N=	5425	314	404	171	1022	2285	196	497	362	10676

Kilde: TØI rapport 579/2002

Den største forskjellen i aktivitetsnivå mht til ikke stedsspesifikke aktiviteter går mellom de som kombinerer bil og sykkel og multibrukere på den ene siden (høyt aktivitetsnivå) og henholdsvis de med lav og ren bilbruk, rene kollektivbrukere og de som sjelden bruker transportmidler på den andre. Et spørsmål som inngår i slike ikke stedsspesifikke aktiviteter er i hvilken grad man følger barn til ulike fritidsaktiviteter, og det er dermed grunn til å tro at noe av forskjellen i aktivitetsnivå kan forklares med om man har barn eller ikke. De som kombinerer bil og sykkel og multibrukerne bor i større husholdninger og har i større grad barn under 13 år enn de rene og lav bilbrukerne, rene kollektivbrukerne og de som sjelden benytter transportmidler, jf. figur 3.1. Forskjeller i alder kan også være en annen forklaringsfaktor til forskjellen i aktivitetsnivå mellom disse gruppene. De som er mest aktive er yngre enn gjennomsnittet, mens de som er minst aktive er eldre.

4.3.1.3 Utelivsaktiviteter

I hvilken grad de ulike transportprofilene deltar i utelivsaktiviteter, er vist i tabell 4.3.

Tabell 4.3: Grad av deltakelse i utelivsaktiviteter i ulike transportprofiler. Prosent.

	Ren og høy bilbruk	Ren og lav bilbruk	Ren kollektivbruk	Ren syklist	Bil og koll.	Bil og sykkel	Koll. og sykkel	Multibruk	Sjelden bruk	Total
Meget aktiv	1		3	2	1	1	4	1	3	1
Aktiv	10	7	26	22	17	11	39	22	17	13
Lite aktiv	36	31	37	31	45	40	42	41	22	37
Passiv	53	62	34	45	37	49	15	36	57	49
Totalt	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N=	5434	314	406	171	1025	2278	197	500	357	10682

Kilde: TØI rapport 579/2002

De som kombinerer kollektivbruk med sykkel er mest aktive (minst én gang i uka) når det gjelder uteliv, og igjen kan ung alder trekkes inn som en forklarende faktor. Alder kan trolig også forklare hvorfor multibrukere, som omfatter mange unge, er noe mer aktive enn gjennomsnittet. Videre deltar rene kollektivbrukere, rene syklistere og de som sjelden bruker transportmidler oftere i utelivsaktiviteter enn

befolkningen som helhet. Disse tre profilgruppene skiller seg ikke spesielt ut mht alder, men omfatter en større andel enslige enn de andre gruppene. Dette kan trolig bidra til å forklare deres relativt høye aktivitet på ”utelivsfronten”.

Felles for dem som ofte deltar i *utelivsaktiviteter*, som er typiske sentrumsaktiviteter, er at alle i liten grad bruker bil i løpet av ei uke. Derimot benyttes sykkel og kollektivtransport hyppig i disse profilgruppene. At kollektivbruk er overrepresentert blant dem som er aktive når det gjelder uteliv har trolig sammenheng med at kollektivtilbudet som regel er godt inn til sentrum (jf. avsnitt 2.5.2). Kollektivtransport kan også være en hensiktsmessig transportform når en skal ut på byen.

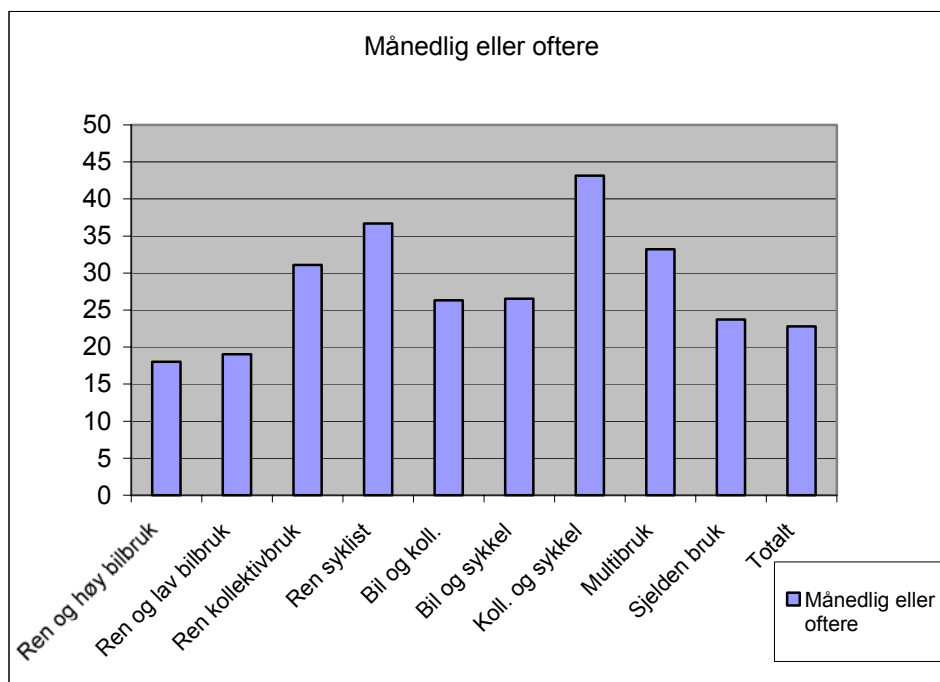
Bilbrukere, både de som bruker bil i det daglige (”ren og høy bilbruk”) og de som bare bruker bilen 1-2 ganger i uka, er relativt minst aktive når det gjelder uteliv.

Vi ser altså at de som i bruker sykkel og/eller kollektivtransport i løpet av en uke er mer aktive i forhold til uteliv enn det de rene bilbrukerne er. Disse transportprofilene ser ut til å ha en mer ”urban” livsstil enn bilbrukerne. Dette kommer vi tilbake til i kapittel 5.

4.3.2 Kulturaktiviteter – månedlig deltakelse

Omtrent en fjerdedel av befolkningen (23 prosent) deltar minst én gang i måneden i én eller flere kulturaktiviteter, se figur 4.3.

Om man oppsøker kulturaktiviteter er ikke avhengig av hvor man bor i tettbygde eller spredte strøk. Ingen av de ulike bostedstypene skiller seg ut fra gjennomsnittet når det gjelder deltakelse i kulturaktiviteter, se vedlegg 2, tabell V.2. Det å delta i ulike kulturaktiviteter er følgelig ikke noe utpreget byfenomen. Deltakelse i slike aktiviteter synes imidlertid å ha sammenheng med hvilken transportprofil en person har, se figur 4.3.



Kilde: TØI rapport 579/2002

Figur 4.3: Oversikt over andel som deltar minst én gang i måneden i ulike kulturaktiviteter blant ulike transportprofiler. Prosent. Ubesvart utelatt. N=10 648.

I likhet med utelivsaktiviteter, foregår kulturaktiviteter ofte i sentrum. De som er aktive på kulturfronten, ser ut til å ha den samme transportprofil som de som ofte deltar i utelivsaktiviteter, jf. avsnitt 4.3.1.1. Også når det gjelder kulturaktiviteter er det profilgruppen ”kollektiv og sykkel” som er relativt mest aktiv, tett etterfulgt av rene syklister, multibrukere og kollektivbrukere. Blant de med ”ren og høy bilbruk” er det klart færre som deltar månedlig i kulturaktiviteter¹⁴. Dette gir støtte til at sammenhengen mellom deltakelse i kultur- og utelivsaktiviteter og transportprofil er knyttet til livsstil. Bilbrukerne synes å ha en mindre urban livsstil enn de som bruker sykkel og/eller kollektivtransport.

4.4 Miljøorientering og transportprofil

Som visst i avsnitt 2.3.4, kan vi skille mellom tre hovedorienteringer i befolkningen når det gjelder forholdet til miljø generelt: (1) Personlig engasjement og interesse (2) Liten tro på egen innvirkning, og (3) Politisk engasjement. Inndelingen i ulike miljøorienteringer er både basert på holdninger og atferd.

Det spørsmål vi fokuserer på i denne studien er om folks generelle miljøorientering har noen betydning for deres transportatferd. Nedenfor skal vi se på sammenhenger mellom transportprofil og miljøorientering. For hver av de tre miljøorienteringene viser vi både tall for de som klart uttrykker en slik orientering, de som er nøytrale og de som ikke har en slik orientering. Begrepene positiv, nøytral og negativ å brukt for å betegne disse i tabellene (inndelingen bygger på omkodinger av indekser som er konstruert på bakgrunn av spørsmålene i hver faktor, se vedlegg 3).

4.4.1 Personlig miljøengasjement og miljørettet atferd

Når det gjelder det å ha et personlig miljøengasjement, gjenspeilet i holdninger og atferd, plasserer flertallet seg i en mellomposisjon (53 prosent). Det interessante spørsmål er derfor om ulike transportprofiler skårer positivt eller negativt når det gjelder denne miljøorienteringen.

Tabell 4.4: Grad av miljøorienteringen ”Personlig engasjement og faktisk miljøadferd”, innenfor de ulike transportprofiler. Prosent

	Ren og høy bilbruk	Ren og lav bilbruk	Ren koll. bruk	Ren syklist	Bil og koll.	Bil og sykkel	Koll. og sykkel	Multi-bruk	Sjelden bruk	Total
Positiv	24	39	35	40	29	31	35	32	30	28
Nøytral	55	48	48	45	52	54	48	54	50	53
Negativ	21	13	18	15	19	15	17	14	20	19
Totalt	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N=	5219	299	368	157	978	2195	188	479	316	10199

Kilde: TØI rapport 579/2002

¹⁴ Korrelasjonsanalyser viser også at det er en svak negativ sammenheng mellom bruk av bil og det å foreta kulturaktiviteter (Pearsons $r = -0,57$). Den sterkeste sammenhengen finner vi mellom bruk av kollektivtransport og slike aktiviteter (Pearsons $r = 0,251$).

De som i minst grad uttrykker et personlig engasjement for miljøet og i liten grad opptrer miljøvennlig på andre områder er de ”rene og høye bilbrukerne”. De som klarest har en miljøorientering preget av personlig engasjement koplet til faktisk miljøatferd, er de ”rene syklisterne” og de ”rene og lave bilbrukerne”. Også flere ”rene kollektivbrukere” og de som kombinerer kollektivtransport og sykkel har en slik miljøorientering enn resten av befolkningen.

Tallene kan tyde på at både det å sykle, det å bruke bilen lite og det å benytte seg av kollektivtransport uttrykker et ønske om å opptre miljøvennlig også på transportområdet. Forskjellene mellom de ulike profilgruppene er små, men det er allikevel grunn til å tro at det er en sammenheng, om enn svak, mellom det å være personlig engasjert i miljøspørsmål på andre områder og det å opptre miljøvennlig transportområdet.

4.4.2 Liten tro på egen innvirkning på miljøet

I hvilken grad man tror på at ens egen atferd har betydning for miljøet, er slik spørsmålene er stilt i denne undersøkelsen først og fremst et spørsmål om holdninger. I utvalget mener de fleste (57 prosent) at de har innvirkning på miljøet og svært få tror at egen atferd er uvesentlig (15 prosent). Det er kun marginale forskjeller mellom transportprofilene i troen på egen innvirkning på miljøet.

Multibrukerne har størst tro på at egen atferd har innvirkning på miljøet, og det er også en tendens til at det er relativt flere blant de som kombinerer bil og sykkel og rene syklister er av den oppfatning enn i de andre transportprofilene. Deres miljøtilpassede adferd på transportområdet kan skyldes tro på egen innvirkning når det gjelder miljø.

Bare to transportprofiler, ”ren og lav bilbruk” og ”sjelden bruk av transportmidler”, mener i mindre grad enn andre at egen atferd har innvirkning på miljøet, se tabell 4.5. At de samtidig ikke har en spesielt miljøbelastende transportatferd, må således knyttes til andre forhold enn deres miljøorientering. Her kan trolig disse transportprofilenes alderssammensetning spille inn, jf. avsnitt 3.5.

Tabell 4.5: Grad av miljøorienteringen ”Liten tro på egen innvirkning på miljøet” innenfor de ulike transportprofiler. Prosent

	Ren og høy bilbruk	Ren og lav bilbruk	Ren koll. bruk	Ren syklist	Bil og koll.	Bil og sykkel	Koll. og sykkel	Multi-bruk	Sjelden bruk	Total
Positiv	15	21	19	13	14	12	14	11	29	15
Nøytral	30	24	26	25	30	26	28	26	28	28
Negativ	55	55	55	62	56	62	57	64	43	57
Totalt	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N=	5410	317	402	173	1019	2262	194	495	356	10628

Kilde: TØI rapport 579/2002

4.4.3 Politisk engasjement

Personer med denne miljøorienteringen er enige i flere viktige miljøprinsipper som f.eks. at vern av miljø er viktigere enn økonomisk vekst. Denne orienteringen ble sagt å være mer politisk og generell enn miljøorienteringen "personlig engasjement for miljø", jf. avsnitt 2.5.4. En hypotese er at de som uttrykker en slik miljøorientering ikke vil strekke seg like langt som dem som har et mer personlig engasjement i forhold til miljø generelt, og at det kanskje er mindre samsvar mellom denne orienteringen og miljøtilpasset adferd på transportområdet. Tabell 4.6 viser i hvilken grad ulike profilgrupper slutter seg til det å ha politisk engasjement for miljø.

Tabell 4.6: Grad av miljøorienteringen "Politisk engasjement" innenfor de ulike transportprofiler. Prosent

	Ren og høy bilbruk	Ren og lav bilbruk	Ren kollektivbruk	Ren syklist	Bil og koll.	Bil og sykkel	Koll. og sykkel	Multi-bruk	Sjelden bruk	Total
Positiv	12	20	26	34	17	19	41	26	18	16
Nøytral	34	39	39	38	40	39	39	42	41	37
Negativ	54	42	35	28	42	42	20	32	41	47
Totalt	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N=	5281	312	378	164	989	2208	190	486	338	10346

Kilde: TØI rapport 579/2002

De som skiller seg ut som de sterkeste forkjemperne av vern av miljøet framfor vekst, er de som kombinerer kollektivtransport med sykkel. Også de rene syklistene og til en viss grad blant de rene kollektivbrukerne og multibrukerne slutter seg til denne miljøorienteringen i større grad enn gjennomsnittet. Blant de rene og høye bilbrukerne er det derimot færre med "politisk engasjement". Tallene kan tyde på at det er det er blant de samme profilgruppene (dvs de som bruker sykkel, de som bruker bil lite og de som bruker kollektive transportmidler i løpet av ei uke, jf. avsnitt 4.4.1) som uttrykker et personlig engasjement i forhold til miljø, hvor vi finner de med et politisk forhold til miljøspørsmål.

Selv om forskjellene mellom de ulike transportprofilene er størst mht til spørsmålet om politisk engasjement for miljø sammenliknet med de andre miljøorienteringene, er de allikevel ikke så store. Likevel synes det å være en tendens til at det å ha et politisk engasjement i forhold til miljø sammenfaller med miljøtilpasset adferd på transportfeltet.

4.5 Forbruksorientering og transportprofil

Ut fra en faktoranalyse av data har vi delt befolkningens forbruksorientering i tre grupper: 1) De med oversiktlig økonomi, 2) De med et luksuriøst forbruk og 3) De prisbevisste, jf. avsnitt 2.5.5 og vedlegg 4. Vi har også undersøkt om det er noen transportprofiler som skiller seg ut i forhold til disse forbruksorienteringene. Resultatene viser at det kun er snakk om marginale forskjeller mellom de ulike transportprofilene.

Graden av tilslutning til den enkelte forbruksorientering angis i tabellene med enig, verken enig/uenig (nøytral) og uenig.

4.5.1 Oversiktlig forbruk

Få av transportprofilene skiller seg ut i forhold til befolkningen når det gjelder i hvilken grad de mener de har et oversiktlig forbruk, se tabell 4.7.

Tabell 4.7: Grad av forbruksorienteringen "Oversiktlig forbruk" innenfor de ulike transportprofiler. Prosent

	Ren og høy bilbruk	Ren og lav bilbruk	Ren koll. bruk	Ren syklist	Bil og koll.	Bil og sykkel	Koll. og sykkel	Multi-bruk	Sjelden bruk	Total
Enig	39	38	28	29	38	41	23	36	39	38
Nøytral	38	39	37	36	38	39	38	39	33	38
Uenig	23	23	35	35	23	20	39	26	28	24
Totalt	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N=	5350	311	382	162	1001	2247	191	490	343	10477

Kilde: TØI rapport 579/2002

Bare de som ikke bruker bil overhodet, dvs rene syklister, rene kollektivbrukere og kollektiv- og sykkelbrukere mener de har et mindre oversiktlig forbruk enn befolkningen som helhet. Det å bruke bil i det daglige er kostnadskrevende, og ofte følger det utforutsette utgifter med det å eie bil. Det å eie og bruke bil krever følgelig en viss langsiktig økonomisk planlegging, noe som kan være en mulig forklaring på sammenhengen mellom bilbruk og et oversiktlig forbruk.

4.5.2 Luksuriøst forbruk

Når det gjelder luksuriøst forbruk, er det fire profilgrupper som skiller seg ut fra befolkningen som helhet, se tabell 4.8.

Tabell 4.8: Grad av forbruksorienteringen "Luksuriøst forbruk" innenfor ulike transportprofiler. Prosent

	Ren og høy bilbruk	Ren og lav bilbruk	Ren koll. bruk	Ren syklist	Bil og koll.	Bil og sykkel	Koll. og sykkel	Multi-bruk	Sjelden bruk	Total
Enig	35	21	31	36	39	34	43	43	28	35
Nøytral	44	50	45	44	44	44	39	39	43	44
Uenig	22	29	24	20	17	22	18	18	29	22
Totalt	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N=	5351	310	386	163	997	2240	193	486	340	10466

Kilde: TØI rapport 579/2002

De som kombinerer kollektivtransport med sykkel og multibrukerne har et mer luksuriøst forbruk enn gjennomsnittet, mens de med lav og ren bilbruk og de som sjelden benytter seg av transportmidler derimot "sløser" mindre. Trolig gjenspeiler disse ulike orienteringene forskjeller mellom generasjoner. I de førstnevnte gruppene er det flere yngre, mens det i de sistnevnte gruppene er flere eldre enn i gjennomsnittet, jf. avsnitt 3.5. Unge mennesker har som regel færre økonomiske forpliktelser enn voksne og middelaldrende (som gjerne har etablert seg med barn, hus og bil), noe som også gir dem mer rom for et mer kortsiktig forbruk.

En annen hypotese kan være at en persons forhold til penger og forbruk, har sammenheng med hva slags samfunnsøkonomiske forhold denne har vokst opp under og er mest vant til. Mens de som er unge i dag har vokst opp under økonomiske oppgangstider (blant annet med oljeeventyret på 70-tallet), vokste dagens generasjon av eldre opp da det var svært trange økonomiske tider i Norge (de ”harde 30 åra”, krigen og/eller de første årene av etterkrigstida).

4.5.3 Prisbevisst forbruk

Forskjellene mellom de ulike profilgruppene mht et prisbevisst forbruk er svært små. Bare to profilgrupper utmerker seg ved at de har et noe mer prisbevisst forbruk enn resten av befolkningen, de med ren og lav bilbruk og de som sjelden bruker transportmidler, se tabell 4.9.

Tabell 4.9: Grad av forbruksorienteringen ”Prisbevisst forbruk” innenfor de ulike transportprofiler. Prosent

	Ren og høy bilbruk	Ren og lav bilbruk	Ren koll. bruk	Ren syklist	Bil og koll.	Bil og sykkel	Koll. og sykkel	Multi-bruk	Sjelden bruk	Total
Enig	30	35	32	27	29	29	31	27	39	30
Nøytral	33	34	28	35	37	35	28	37	32	34
Uenig	36	31	40	38	35	35	41	35	29	36
Totalt	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N=	5400	314	393	168	1024	2270	194	491	361	10615

Kilde: TØI rapport 579/2002

Igjen kan nok forskjellene som framkommer forklares med alder og generasjonsforskjeller. Som nevnt er det i gruppene ”ren og lav bilbruk” og ”sjelden bruk av transportmidler” en overvekt av eldre i forhold til befolkningen, jf. avsnitt 3.5. At disse er prisbevisste enn resten av befolkningen skyldes trolig at de vokste opp under økonomiske nedgangstider og at de følgelig er vant til å ”snu på hver krone”.

5 Transportrommet

5.1 Konstruksjon av transportrommet

Et hovedspørsmål i denne studien er om det er mulig å snakke om transportrelatert livsstil. De bivariate analysene i foregående kapitler tyder på transportprofil, og følgelig transportmiddelbruk, i ulik grad varierer noe med aktivitetsnivå, aktivitetstyper, ulike miljøorienteringer og ulike forbruksorienteringer.

I dette kapitlet skal vi se på disse variablene i *sammenheng*. Vi vil se de ulike transportrelaterte livsstilsfaktorene, inkludert transportmiddelbruk, i sammenheng og om man kan skille ut bestemte mønstre som egner seg til å forklare forskjeller i transportmiddelbruk.

Ettersom vi i denne studien søker et mest mulig helhetlig bilde av hvilke faktorer som ligger bak folks transportadferd, vil vi også belyse sammenhengen mellom transportrelaterte livsstilsfaktorer og påvirkningsfaktorer.

5.1.1 Induktiv innfallsvinkel til data

For å kunne se på transportmiddelbruk og de andre transportrelaterte livsstilsfaktorene (aktiviteter, aktivitetsnivå, miljøorientering og forbruksorientering) i *sammenheng*, har vi brukt en multivariat korrespondanseanalyse (Greenacre 1984, Greenacre og Blasius 1994, Rosenlund 1992, Hjellbrekke 1999). Dette er en eksplorativ analyseteknikk som egner seg til å finne fram til komplekse strukturer og mønstre i statistiske datamaterialer. Metoden har en induktiv innfallsvinkel til data, og i motsetning til hypotestisk-deduktive metoder hvor man trekker ut for analyse bare et begrenset antall aspekter fra helheten for å teste ut sannsynligheten av dem, har man ved bruk av korrespondanseanalyse, mulighet til å ta for seg et helt sett av målte variabler som man anser som aktuelle for det fenomen som studeres. Med dette følger også muligheten til å oppdage flere sammenhenger enn dem vi ville ha funnet med utgangspunkt i et mer deduktivt analyseopplegg (Hellevik 1993:30). Man unngår dermed å miste viktig informasjon som følge av forhåndsantagelser om sammenhengen i materialet. Man beholder ”detaljenes mangfold” ettersom man ikke forenkler data før man har empirisk belegg for å gjøre det (Rosenlund 1992:49).

Som i alle analyser er også denne studien avhengig av hvilke spørsmål som er stilt i undersøkelsen, noe som følgelig påvirker hvilke sammenhenger vi har mulighet for å undersøke.

5.1.2 Korrespondanseanalysens virkemåte

På basis av de variablene som er valgt ut for analyse, finner korrespondanseanalysen fram til et ”lavdimensjonalt rom” som mest mulig (i statistisk mening) forklarer variansen i datamaterialet (hvor den første dimensjonen redegjør for den største

andelen av variansen i datamaterialet, den andre for den nest største, den tredje dimensjonen for den tredje største andelen etc. (Rosenlund 1995).

Korrespondanseanalysen 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 med å gjøre. Tolkningen av dimensjonen baseres i tillegg på korrespondanseanalysens tallmateriale.

Punktene plassering i grafen er avhengig av respondentenes verdier på samtlige analyserte variabler (dvs respondentenes egenskapsprofiler). Respondentene plasserer seg i det lavdimensjonale rommet med henhold til hvor like/ulike de er i forhold til andre respondenters egenskapsprofiler. Slik vil respondenter med mer eller mindre lik egenskapsprofil (dvs at så mange egenskaper som mulig er like) plassere seg nærme hverandre, mens de vil plassere seg langt vekk fra dem som er svært forskjellig fra dem (mht. egenskapsprofil). Dette innebærer at dimensjonene representerer et relativt forhold mellom respondentene; de på den ene siden av en akse vil i større grad ha en gitt egenskap enn de som plasserer seg på den andre siden av aksene. Videre betyr dette at regioner eller segmenter i det lavdimensjonale rommet er preget av *homogenitet* når det gjelder respondentenes egenskapsprofiler. Er egenskapsprofilen til to personer identisk, vil de plassere seg på akkurat samme sted. Punktet i grafen representerer midtpunktet eller gravitasjonspunktet til dem som har en gitt egenskap. Stor spredning mellom punktene i grafen tilsier stor grad av polarisering mellom respondentene, mens liten spredning indikerer at det er en relativ homogen befolkning.

Det er viktig å undersøke hvor godt dimensjonene i det lavdimensjonale rommet representerer de underliggende dimensjonene i datamaterialet, dvs om det er intern stabilitet i analysen. Man har et stabilitetsproblem i de tilfeller der særegenheter i datasettet, for eksempel der veldig få har en gitt egenskap, bidrar til å "forvreng" inntrykket av hvilke dimensjoner man har å gjøre med. For å rette opp i dette kan man fjerne det "forstyrrende" punktet og gjennomføre analysen på nytt.

Variabelverdiene/punktene i den nye analysen vil som regel få helt andre retninger og posisjoner, og man må på ny tolke hva slags dimensjoner man har å gjøre med.

Variablene som blir inkludert i analysen og som bidrar til konstruksjonen av det lavdimensjonale rommet, kalles for *aktive variabler*. Imidlertid kan man etter konstruksjonen av dimensjonene, tilføye det som blir kalt for supplementærpunkt eller passive variabler. Disse kalles også *inaktive* eller *illustrerende* punkt ettersom de ikke bidrar i konstruksjonen i det lavdimensjonale rommet (Rosenlund 1995b)¹⁵. Hensikten med slike punkt kan blant annet være å berike beskrivelsene og tolkningene av dimensjonene og/eller ulike segmenter i rommet.

¹⁵ I sosiologiske analyser opererer man ofte med tre hovedtyper variabler: de som sier noe om "ytre karakteristika", de som sier noe om individers handlinger og de som sier noe om individers holdninger og preferanser (jf. Hjellbrekke 1999, Hellevik 1993). I korrespondanseanalyse er det vanlig å benytte en av de tre hovedtypene som aktive variabler, og en av de to andre som passive variabler. Dette gjør det mulig å speile sammenhenger mellom de ulike sett variabler fra de ulike hovedkategoriene (jf. Hjellbrekke 1999:120 – 121). Rosenlund har beskrevet mer inngående ulike måter å benytte seg av korrespondanseanalysen i forhold til hva slags hensikt man har med analysene (Rosenlund 1995b:32).

For å vurdere hvor godt et supplementærpunkt blir forklart av en dimensjonen, tar man utgangspunkt i punktets ”relative bidrag” til en akse, som blir oppgitt i korrespondanseanalysens resultattabell. ”Relative bidrag” kan også tolkes som korrelasjoner mellom et punkt og en dimensjon (jf. Rosenlund 1995b). Supplementærpunkt som har et relativt bidrag til en akse høyere enn en gitt terskelverdi, blir godt forklart av denne aksen. Supplementærpunkt med relative bidrag som ikke overstiger den gitte terskelverdien blir i liten grad forklart av aksen. I tilfeller av verdier knyttet til variabler på intervall- eller forholdstallsnivå er trukket inn som supplementærpunkt, er det også mulig å si noe om det er en sammenhengen mellom en slik variabel og en akse i grafen, og om det er en bestemt *retning* på denne sammenhengen.

5.2 Beskrivelse av transportrommet

5.2.1 Grunnelementene i transportrommet

Konstruksjonen av transportrommet er et produkt av en ”prøve og feile”- metode (Rosenlund 1995 b). Mange løsninger er blitt prøvd ut, med forskjellige variabler, både transportrelaterte handlingsvariabler og transportrelaterte holdningsvariabler, men også ulike kodinger av disse variablene er blitt prøvd ut.

En forutsetning for at det skal være fruktbart å kunne snakke om transportrelatert livsstil, er at de ulike transportrelaterte livsstilsfaktorene egner seg til å belyse forskjeller i transportmiddelbruk. De bivariate analysene, jf. kapittel 4, tyder på at verken miljøorientering eller forbruksorientering har stor betydning for hvilke transportmidler en person velger. Det samme resultatet framkom av de multivariate analysene som ble gjennomført. Disse viste at det er først og fremst aktivitetsmønstre og aktivitetsnivå som forklarer forskjeller i transportmiddelbruk. Ved også å trekke inn transportmiddelbruk i analysen, framkom det to grunnleggende mønstre mht til transportmiddelbruk, dvs to dimensjoner som viser forskjeller i transportmiddelbruk. På bakgrunn av disse har vi konstruert det som her blir kalt for *transportrommet*.

Ingen av analysene i ”prøve- og feileperioden” av prosjektet avslørte nye dimensjoner i forhold til de som til slutt ble valgt. Videre bekreftet de samme analysene at de endelige dimensjonene i transportrommet er det mest egnede til å forklare forskjeller i befolkningens bruk av transportmidler og deres transportprofiler.

Grunnelementene i transportrommet er 5 spørsmål om bruk av transportmidler og 26 spørsmål om deltakelse i ulike aktiviteter:

- Bruk av henholdsvis buss, trikk/T-bane, tog, bil og sykkel i løpet av ei uke eller sjeldnere¹⁶.

¹⁶ Det skiller mellom å bruke de ulike transportmidlene ”5 eller flere ganger i uka”, ”3-4 ganger i uka”, ”1-2 ganger i uka”, ”1-3 ganger i uka”, ”1-2 ganger i kvartalet”, ”1 gang pr. halvår”, ”sjeldnere” og ”aldri”.

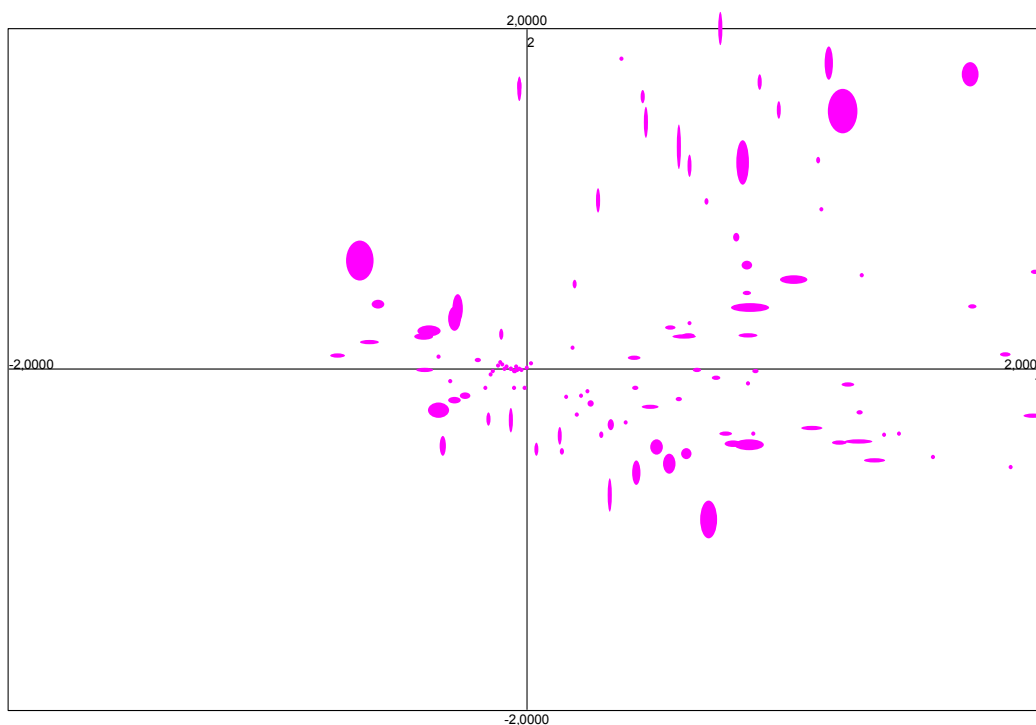
- Grad av deltakelse i henholdsvis ulike utelivsaktiviteter, ut av byen aktiviteter og ikke stedsspesifikke aktiviteter i løpet av ei uke eller sjeldnere¹⁷.

Variablene knyttet til deltakelse i ulike kulturaktiviteter, er ikke tatt med som aktive variabler. Disse variablene ble utelatt fordi de virket inn på dimensjonenes interne stabilitet, trolig fordi deltakelsen er lavere på slike aktiviteter enn på de andre aktivitetene som er med som aktive variabler i analysen. Imidlertid er disse variablene trukket inn som supplementærpunkt i etterkant av konstruksjonen av transportrommet for å beskrive dimensjonene ytterligere.

Som nevnt fungerer hver variabelverdi som en selvstendig variabel i korrespondanseanalysen, dvs at man enten har en gitt egenskap eller ikke. Konstruksjonen av transportrommet er foretatt på bakgrunn av til sammen 118 variabelverdier knyttet til de aktive variablene i analysen.

5.2.2 Resultatgrafene

Figur 5.1 viser hvordan de 118 variabelverdiene, framstilt som punkter, fordeler seg i grafen.



Kilde: TØI rapport 579/2002

Figur 5.1 Variabelverdiene plassering i forhold til de to viktigste dimensjonene i analysen. Forskjeller langs den horisontale akse forklarer den største variansen i de utvalgte variablene, mens forskjeller i den vertikale akse forklarer den nest største forskjellen. Skala: 2.0

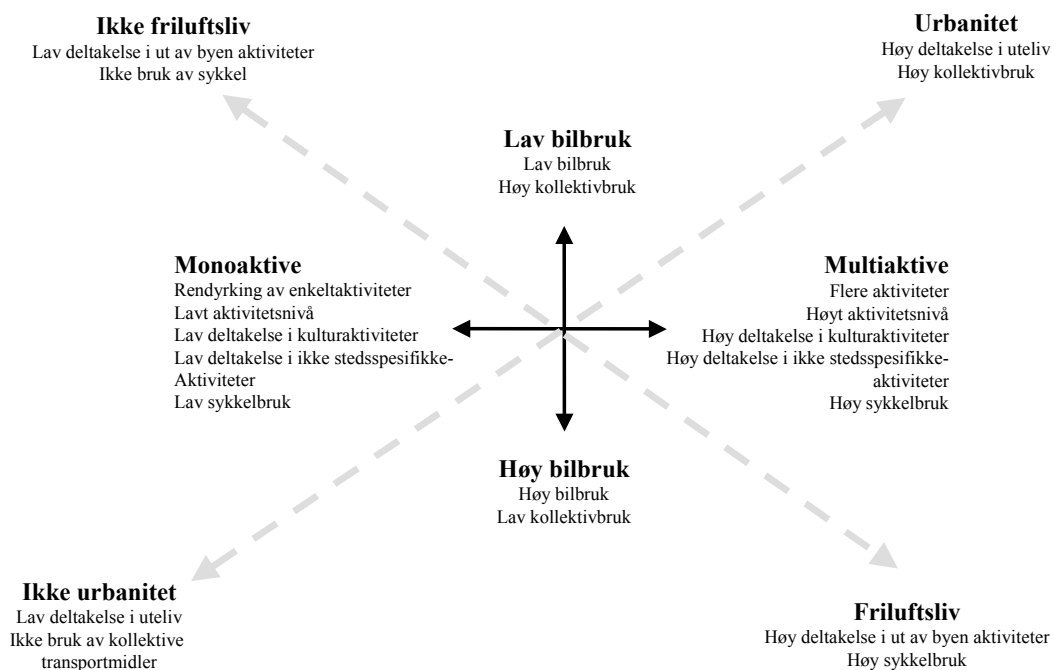
¹⁷ Det skilles mellom å delta i de ulike aktivitetene ”5 eller flere ganger i uka”, ”1-4 ganger i uka”, ”1-3 ganger i måneden”, ”1-5 ganger i halvåret”, ”sjeldnere” og ”aldri”.

Tolkningene av dimensjonene i transportrommet er foretatt med utgangspunkt i hvordan alle de 118 variabelverdiene plasserer seg i forhold til hverandre i en grafen. Spredningen mellom punktene er noe større i høyre del av grafen enn i venstre del, noe som indikerer at det er større forskjeller mellom de respondentene som plasserer seg til høyre enn det er blant dem som plasserer seg til venstre i grafen. Ettersom det ville vært for plasskrevende å beskrive plasseringen av alle de 118 punktene i denne sammenheng, har vi her inkludert bare den endelige beskrivelsen av dimensjonene som danner det som er kalles for transportrommet.

Det er utarbeidet et eget arbeidsdokument som beskriver prosessen bak konstruksjonen av det som her blir kalt for transportrommet (Nordbakke 2002).

5.2.3 Beskrivelse av dimensjonene i transportrommet

En tolkning av korrespondanseanalysens resultatutskriften, viser at de to hoveddimensjonene i transportrommet kan karakteriseres som henholdsvis en *aktivitetsdimensjon* og en *transportdimensjon*. Kjennetegn ved disse er vist i figur 5.2



Kilde: TØI rapport 579/2002

Figur 5.2 Hoveddimensjoner og underliggende dimensjoner i transportrommet - trekk som definerer dem.

En nærmere analyse av korrespondanseanalysens resultatutskriften og bruk av ulike aktivitetstyper som supplementærpunkt, viste at det også var mulig å skille ut to mellomliggende dimensjoner i transportrommet. En urbanitetsdimensjon og en friluftsdimensjon. De mellomliggende dimensjonene må ikke forstås som det lavdimensjonale rommets tredje og fjerde dimensjon. De beskriver kun forskjeller i planet som den første og andre dimensjonen danner (aktivitetsdimensjonen og transportdimensjonen).

Hoveddimensjonene

De største forskjellene i befolkningen når det gjelder de utvalgte spørsmål, finner vi langs den horisontale akse - aktivitetsdimensjonen. Denne reflekterer en forskjell mellom de som kan karakteriseres som monoaktive (på venstre side) og multiaktive (på høyre side). De monoaktive foretar færre forskjellige *typer* fritidsaktiviteter (både utelivsaktiviteter, ikke stedsspesifikke aktiviteter, ut-av-byen aktiviteter) i løpet av ei uke enn de multiaktive. Ikke overraskende er det generelle aktivitetsnivået i løpet av ei uke også høyere blant de multiaktive enn blant de monoaktive. De multiaktive kan følgelig sies å være mer *uteorienterte* enn de monoaktive, som på sin side kan sies å være mer *hjemmeorienterte*, betegnelser tidligere benyttet av Berge for så skille mellom ulik grad av aktivitetsnivå utenfor hjemmet (Berge 1998). Månedlig deltakelse i ulike kulturaktiviteter er også høyere for de multiaktive enn for de monoaktive.

Aktivitetsdimensjonen reflekterer også en forskjell i sykkelbruk. Sykkel benyttes oftere blant de multiaktive i løpet av ei uke enn blant monoaktive, som bare sjelden eller aldri benytter seg av sykkel generelt.

Den vertikale akse skiller først og fremst mellom ulik grad av henholdsvis bilbruk og kollektivbruk, og kan således betegnes som en transportdimensjon. De som plasserer seg i nedre del av dimensjonen kan betegnes som storbrukere av bil, mens de som plasserer seg i øvre del av dimensjonen kan karakteriseres som lavbrukere av bil. De førstnevnte benytter i større grad bil i det daglige (mer enn 5 ganger i løpet av ei uke) enn de sistnevnte, mens lavbrukerne av bil på sin side i større grad benytter kollektivtransport i løpet av ei uke enn de førstnevnte.

De mellomliggende dimensjonene

På tvers av hoveddimensjonene, finner vi to aktivitetstype-dimensjoner som sier noe om hvilke aktiviteter som er overrepresentert/underrepresentert i de ulike deler av transportrommet. Dimensjonen som strekker seg fra øvre venstre hjørne til nedre høyre hjørne, og skiller først og fremst mellom ulike grad av deltakelse i ut av byen aktiviteter. Jo lenger ned mot nedre høyre hjørne i grafen en person plasserer seg jo mer aktiv er denne i forhold til ulike friluftaktiviteter. Personer som derimot plasserer seg mer mot øvre venstre hjørne deltar i mindre grad i slike aktiviteter. Også denne dimensjonen skiller mellom forskjeller i transportmiddelbruk. De som har svært høy sykkelbruk i løpet av ei uke plasserer seg blant de friluftorienterte, mens de som sjelden eller aldri benytter sykkel plasserer seg blant de ikke friluftorienterte. Ettersom alle aktivitetene som inngår i kategorien ut av byen aktiviteter samt at sykkelbruk foregår ute i friluft, blir denne dimensjonen karakterisert som friluftsdimensjonen.

Den andre aktivitetsdimensjonen skiller mellom ulik grad av deltakelse i utelivsaktiviteter. Det vil si at jo lenger opp mot høyre hjørne en person plasserer seg dess større grad deltar han/hun i utelivsaktiviteter. Deltakelsen blir derimot lavere jo lenger ned mot venstre nedre hjørne en person plasserer seg. Ettersom dette er typiske sentrumsaktiviteter, kan denne dimensjonen karakteriseres som en *urbanitetsdimensjon*. Dimensjonen skiller også mellom de som har svært høy kollektivbruk i løpet av ei uke og de som sjelden eller aldri benytter seg av slike transportmidler.

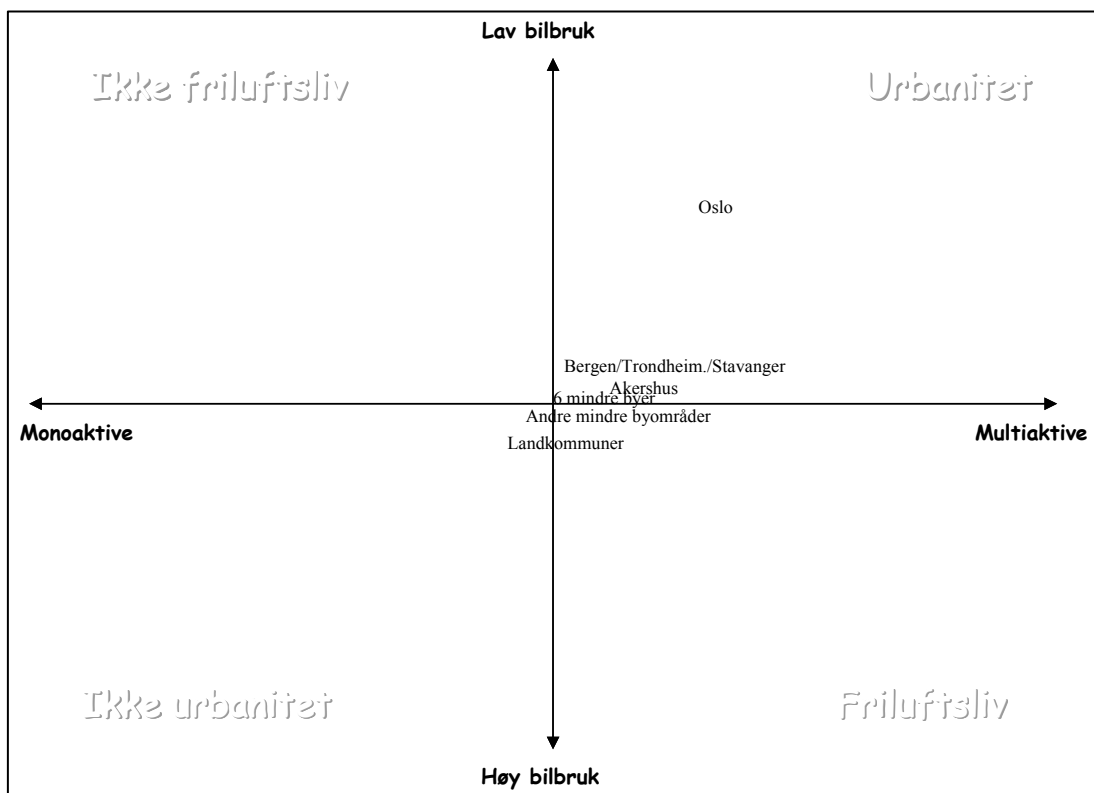
5.2.4 Bosted

Bosted kan si noe om hvor godt kollektivtilbudet er (Hjorthol 1999, Norheim 2000), og følgelig mulighetene til å benytte kollektive transportmidler på den ene siden og behovet for bil på den andre siden.

Ettersom grad av kollektivbruk varierer både med transportdimensjonen og urbanitetsdimensjonen, er det grunn til å tro at det er noe forskjeller i transportrommet når det gjelder bosted. Videre er det nærliggende å tro at de som bor i mer sentrale strøk er mer aktive på utelivsfronten enn folk i mer rurale strøk da tilbudet av slike aktiviteter gjerne er større i sentrale strøk.

For å undersøke om dimensjonene i transportrommet skiller mellom ulike typer bosted, har vi trukket inn ulike bostedstyper som supplementærpunkt i grafen.

Figur 5.3 viser hvilke type bosted, kategorisert etter tettbygdhet/spredtbygdhet, som kjennetegner ulike deler av transportrommet.



Kilde: TØI rapport 579/2002

Figur 5.3 Type bosted etter kategorisert etter sentralitet projisert inn i transportrommet som supplementærpunkt. Skala: 2.0.

Som figuren viser så klumper de ulike bostedstypene seg i sentrum av grafen, noe som indikerer at forskjellen i bosted er små (jf. resultattabell V.11, Vedlegg 5).

Transportdimensjonen skiller likevel mellom ulike typer bosted. De som bruker lite bil og mye kollektivt i det daglige (i øvre del av grafen) bor relativt mer sentralt (by/Akershus) enn de som bruker mye bil i det daglige (i nedre del av grafen).

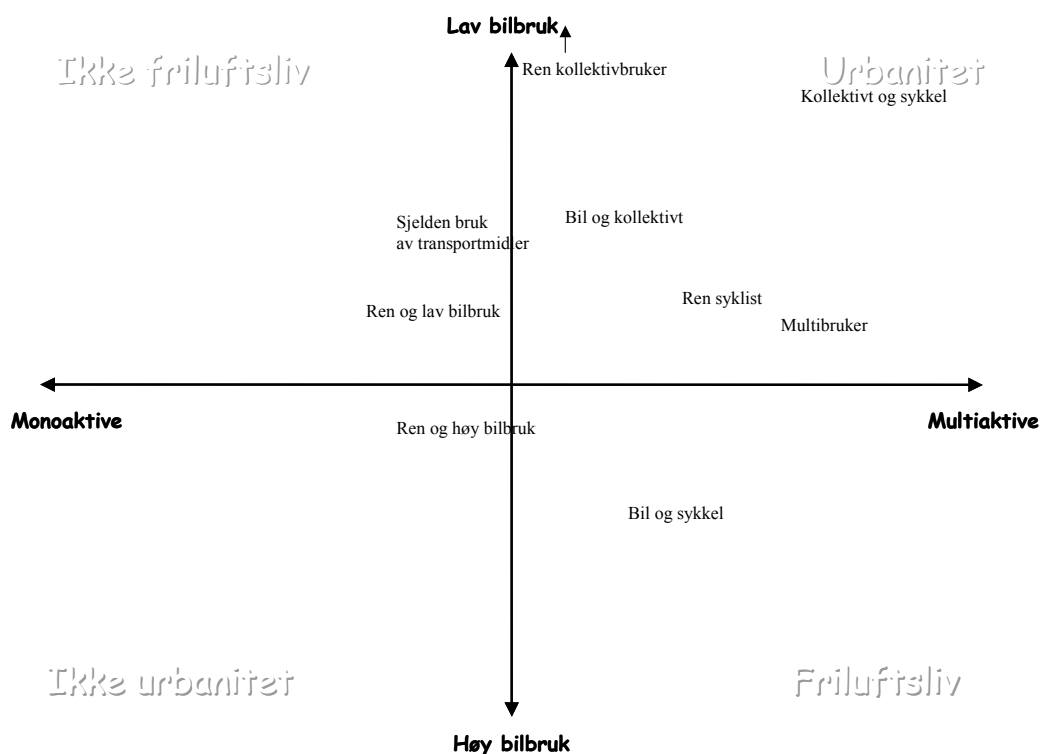
Størst forskjell er det imidlertid mellom de som plasserer seg i øvre høyre kvadrant, hvor det er både høy kollektivbruk og høy deltakelse i utelivsaktiviteter, og nedre

venstre kvadrant hvor kollektivtransport sjelden eller aldri benyttes og det er liten eller ingen deltakelse i utelivsaktiviteter. Bostedstyper synes følgelig først og fremst å ha sammenheng med urbanitetsdimensjonen.

Også denne analysen viser at både bilbruk og kollektivbruk varierer med bosted. Videre bekrefter analysen hypotesen over om at deltakelse i utelivsaktiviteter er større i mer tettbygde strøk enn i mer spredtbygde strøk. Det er imidlertid relativt liten spredning på punktene som representerer ulike bostedstyper, noe som indikerer at dimensjonene i transportrommet forblir mer eller mindre de samme uansett hvilken bostedstype man fokuserer på. Bare Oslo plasserer seg med en viss distanse fra origo (i øvre del av grafen), trolig fordi både kollektivtilbudet og utelivsmulighetene er svært gode i hovedstaden sammenliknet med resten av landet.

5.2.5 Transportprofiler i transportrommet

Dimensjonene i transportrommet er som nevnt dannet på bakgrunn av blant annet i hvilken grad respondentene benytter ulike transportmidler. For å se om det er forskjell mellom ulike kombinasjoner av transportmidler og ulik grad av kombinasjoner (dvs ren transportmiddelbruk versus kombinasjoner av transportmiddelbruk) i løpet av ei uke, er ulike transportprofiler (slik de er definert tidligere i studien) trukket inn som supplementærpunkt i transportrommet. Figur 5.4 viser hvordan de ulike transportprofilene plasserer seg i forhold til dimensjonene i transportrommet¹⁸.



¹⁸ At det er god spredning på punktene som representerer de ulike transportprofilene (skalaen som er benyttet er lik den for resultatgrafene for det endelige transportrommet) er ikke overraskende ettersom transportmiddelbruk er en av de aktive variablene som bidrar til å konstruere transportrommet.

Kilde: TØI rapport 579/2002

Figur 5.4: Plassering av transportprofiler og generelt aktivitetsnivå utenfor hjemmet i forhold til dimensjonene i transportrommet. Skala: 2.0

Vi ser tydelig at transportdimensjonen skiller mellom de transportprofilene som i en eller annen grad benytter kollektivtransport i løpet av ei uke (plasserer seg blant lavbrukerne av bil) og de som har høy bilbruk (plasserer seg blant de storbrukerne av bil). Dette sammenfaller med tidligere beskrivelser av denne dimensjonen.

Det nye som kommer fram ved å vurdere transportprofilenes plassering i transportrommet, er at de rene bilbrukerne i løpet av ei uke ("ren og høy bilbruk", "ren og lav bilbruk") plasserer seg blant de monoaktive, mens de som benytter flere ulike transportmidler i løpet av ei uke plasserer seg blant de multiaktive. Ut fra dette kan vi si at mono-multiaktiv også sier noe om man er en "ren bilbruker" eller om man er blandingsbruker/multibruker.

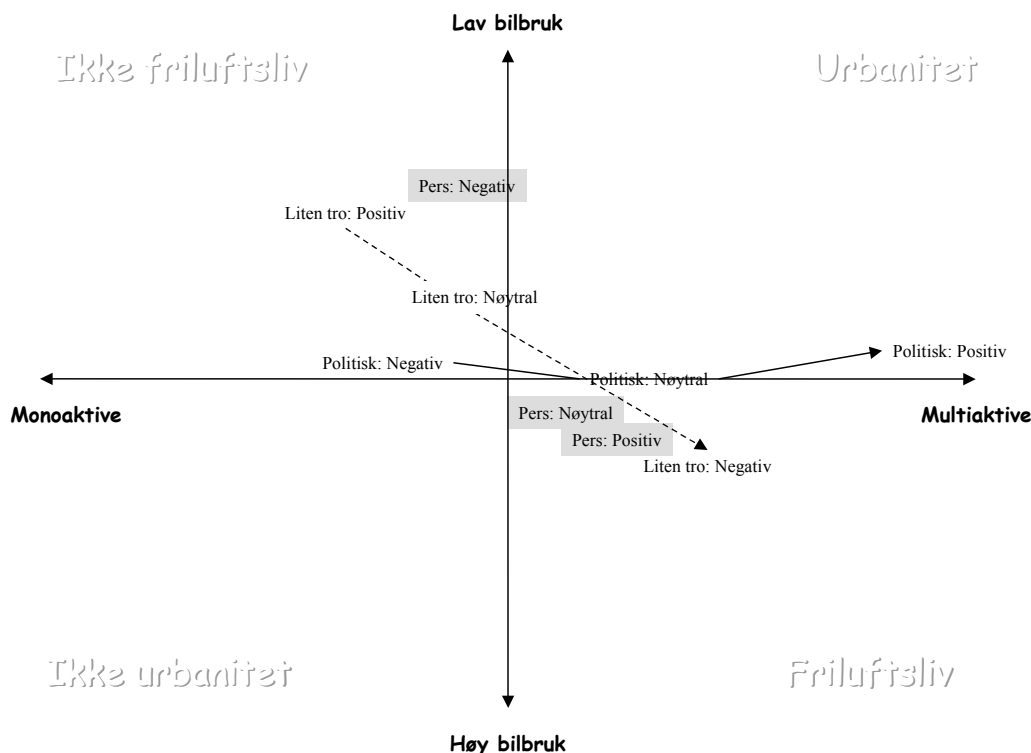
De som benytter seg av sykkel i en eller annen grad i løpet av ei uke, plasserer seg blant de multiaktive, noe som også sammenfaller med tidligere beskrivelser av de multiaktive. Et nytt moment er at de som kombinerer sykkel med bil plasserer seg i nedre høyre kvadrant, blant de friluftorienterte.

5.3 Miljøorientering og forbruksorientering i transportrommet

I det følgende undersøkes om de ulike miljøorienteringene og om de ulike forbruksorienteringene varierer i forhold til dimensjonene i transportrommet.

5.3.1 Miljøorientering i transportrommet

I denne studien har vi skilt mellom tre ulike miljøorienteringer: Personlig engasjement, liten tro på egen innvirkning og politisk engasjement. Som vist i avsnitt 4.4, er forskjellene mellom gjennomsnittet og de enkelte transportprofiler ikke store. Vi finner likevel at dimensjonene i transportrommet skiller mellom ulike miljøorienteringer, se figur 5.5.



Kilde: TØI rapport 579/2002

Figur 5.5: Plassering av ulike miljøorienteringer i transportrommet. Punkter som beskriver grad av tilslutning til de ulike indikatorene for miljøorientering i transportrommet. Skala: 0,4.

Graden av tilslutning for den aktuelle miljøorienteringen har vi her angitt med betegnelsene; ”positive”, ”nøytrale” og ”negative”, dvs som en tredelt skala.

Selv om det er liten spredning i grafen av punktene som representerer ulike tilslutning til miljøorienteringene (grafene er forstørret 5 ganger i forhold til den opprinnelige resultatgrafene, jf. figur 5.1), noe som indikerer at sammenhengene mellom miljøorienteringene og dimensjonene er svake. Punktene er likevel godt forklart av dimensjonene i transportrommet (jf. Vedlegg 5, resultattabell V.9), noe som gir grunnlag for å undersøke om det er en bestemt *retning* på sammenhengene mellom miljøorienteringene og dimensjonene i transportrommet.

I befolkningen er det liten tilslutning til miljøorienteringen *politisk engasjement* (16 % er positive), og nærmere halvparten (47 %) er negative til denne miljøorienteringen. I transportrommet sammenfaller tilslutning til denne miljøorienteringen først og fremst med aktivitetsdimensjonen. Blant de monoaktive finner vi hovedtyngden av dem som er negative til denne miljøorienteringen, mens de som er mest positive plasserer seg blant de multiaktive. Det er med andre ord en tendens til at de monoaktive er mer negative til denne miljøorienteringen enn de multiaktive.

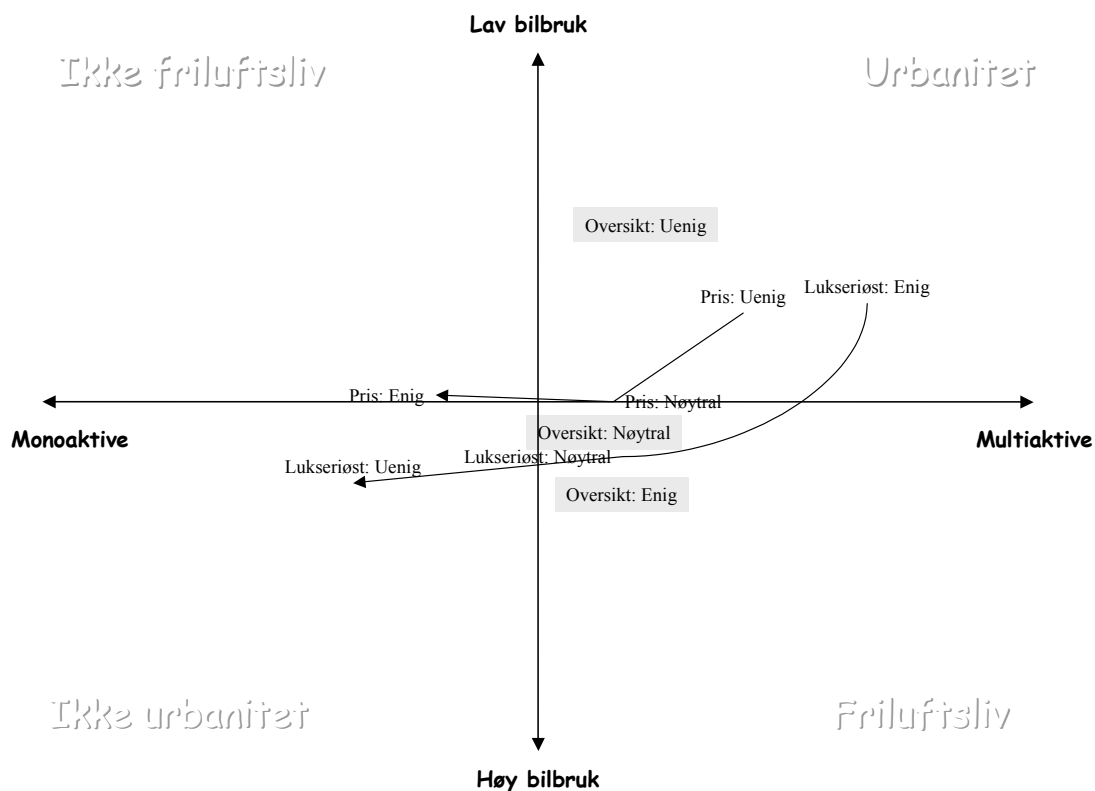
Over halvparten av befolkningen er enige i at de har *tro på egen innvirkning* på miljøet (57 prosent er negative til at de har liten tro på egen innvirkning). I transportrommet følger denne miljøorienteringen først og fremst friluftsdimensjonen, dvs at det er noen flere blant de friluftorienterte som har tro på egen innvirkning enn blant de ikke friluftorienterte.

Svært få i befolkningen har tatt stilling til miljøorienteringen *personlig engasjement* (53 % er nøytrale). Tilslutning til personlig engasjement kan allikevel sies primært å følge transportdimensjonen. De mest negative plasserer seg blant lavbrukerne av bil, mens de som er mest positive plasserer seg blant storbrukerne av bil. At de med minst personlig engasjement befinner seg blant lavbrukerne av bil, og at de med høyest personlig engasjement befinner seg blant storbrukerne av bil, er noe overraskende sammenliknet med tidligere resultater i denne studien som antydte en motsatt retning på sammenhengen, jf. kapittel 4.4.1. Dette spørsmålet blir nærmere drøftet i oppsummeringen av karakteristikkene av dimensjonene senere i dette kapitlet.

Generelt er det flere blant de multiaktive (punktene som representerer det å ha en positiv miljøorientering på en eller annen måte, plasserer seg til høyre i grafen) enn blant de monoaktive (punkter som representerer det å være mer negativ til de ulike miljøorienteringene plasserer seg til venstre i grafen).

5.3.2 Forbruksorientering i transportrommet

Ut fra befolkningens holdninger til forbruk har vi skilt mellom tre ulike forbruksorienteringer: Oversiktlig forbruk, luksuriøst forbruk og prisbevisst forbruk. Også er her forskjellen mellom gjennomsnittet og de ulike transportprofilene små, jf. avsnitt 4.5. Figur 5.6 viser sammenhengen mellom grad av tilslutning til de ulike forbruksorienteringene og dimensjonene i transportrommet. Heller ikke her er det stor i spredning punktene i grafen som representerer ulik tilslutning til forbruksorienteringene, men punktene er likevel godt forklart av aksene (jf. de relative bidragene i resultattabell V.10, Vedlegg 5), noe som indikerer at det er en sammenheng og at det er grunnlag for å si noe om *retningen* på sammenhengene mellom de ulike forbruksorienteringene og dimensjonene i transportrommet.



Kilde: TØI rapport 579/2002

Figur 5.6: Plassering ulike forbruksorienteringer i transportrommet. Punkter som beskriver grad av enighet i de ulike indikatorene. Skala: 04.

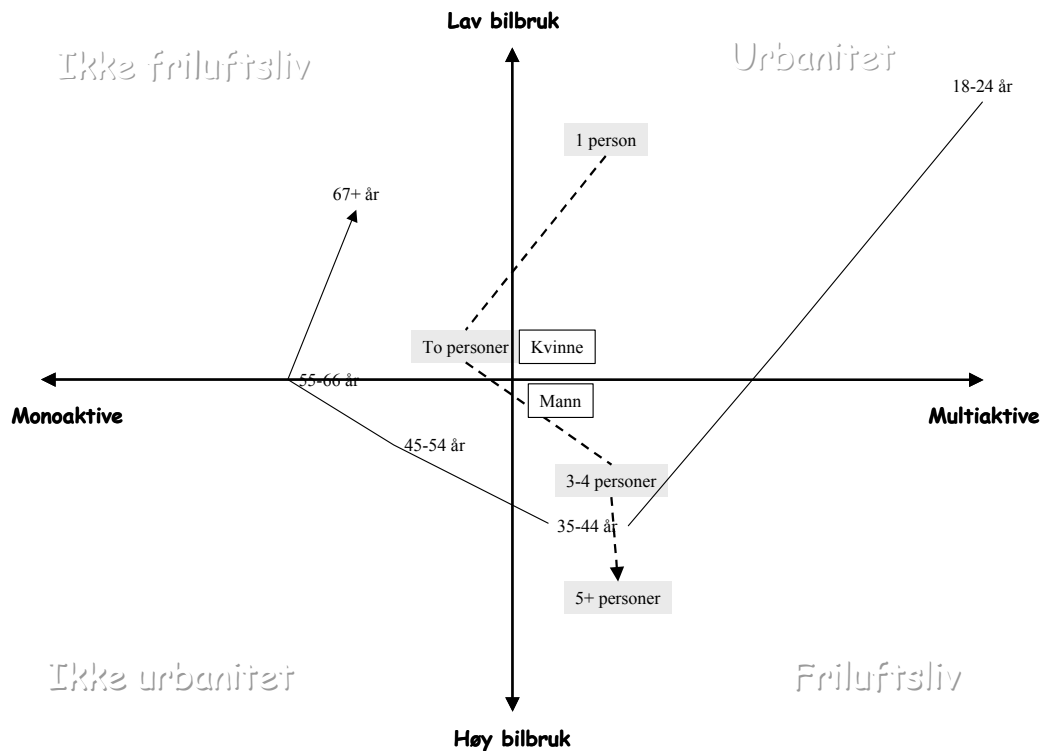
Oversiktlig forbruk følger først og fremst transportdimensjonen. Lavbrukerne av bil er i større grad enn de med høy bilbruk uenige i at de har et oversiktlig forbruk. Som tidligere nevnt krever trolig det å eie og å bruke bil en mer oversiktlig økonomi enn om man ikke eier og bruker bil (jf. avsnitt 4.5.1).

I hvilken grad man har et *luksuriøst forbruk* har derimot først og fremst sammenheng med aktivitetsdimensjonen. Blant de multiaktive finner vi de som er enig i at de har et luksuriøst forbruk, mens de som er litt uenig plasserer seg blant de monoaktive. Aktivitetsdimensjonen skiller også mellom de som har et *prisbevisst forbruk* og de som ikke har det. Retningen går her, ikke overraskende, motsatt vei av luksuriøst forbruk. Det vil si at det er relativt flere blant de monoaktive som er prisbevisste enn blant de multiaktive. Dette ser vi ved at hovedtyngden av de som er enig plasserer seg til venstre for den vertikale dimensjonen, mens hovedtyngden av de som er uenige plasserer seg til høyre for den samme dimensjonen.

5.4 Individuelle kjennetegn og transportressurser

5.4.1 Individuelle egenskaper/kjennetegn

Figur 5.7 viser hvordan alder, kjønn og antall i husholdninger følger de to aksene i transportrommet.



Kilde: TØI rapport 579/2002

Figur 5.7 Plassering av verdiene på variablene alder, kjønn og antall i husholdningen i transportrommet. Skala: 0,8.

Det er større spredningen i grafen på punktene som representerer alder og husholdsstørrelse (jf. skala, figur 5.7) enn det er for punktene som representerer ulike miljø- og forbruksorienteringer (jf. skala, figur 5.5 og figur 5.6), noe som tyder på at sammenhengene er sterkere når det gjelder alder og husholdningsstørrelse (jf. Vedlegg 5, resultattabell V.13).

Alder følger først og fremst aktivitetsdimensjonen. De hjemmeorienterte monoaktive er noe eldre enn de uteorienterte multiaktive. Samtidig ser vi at transportdimensjonen skiller mellom de mer ekstreme alderskategorier på den ene siden og de mer moderate på den andre. De eldste og de yngste i befolkningen er lavbrukere av bil (i øvre del av grafen), mens de mer middelaldrende i større grad storbrukere av bil (i nedre del av grafen).

Det er små forskjeller mellom menn og kvinner (jf. punktenes plassering tett opp til origo). Menn skiller seg ikke fra gjennomsnittet, mens det er en svak tendens til at kvinner er noe overrepresentert blant lavbrukerne av bil, i øvre del av grafen.

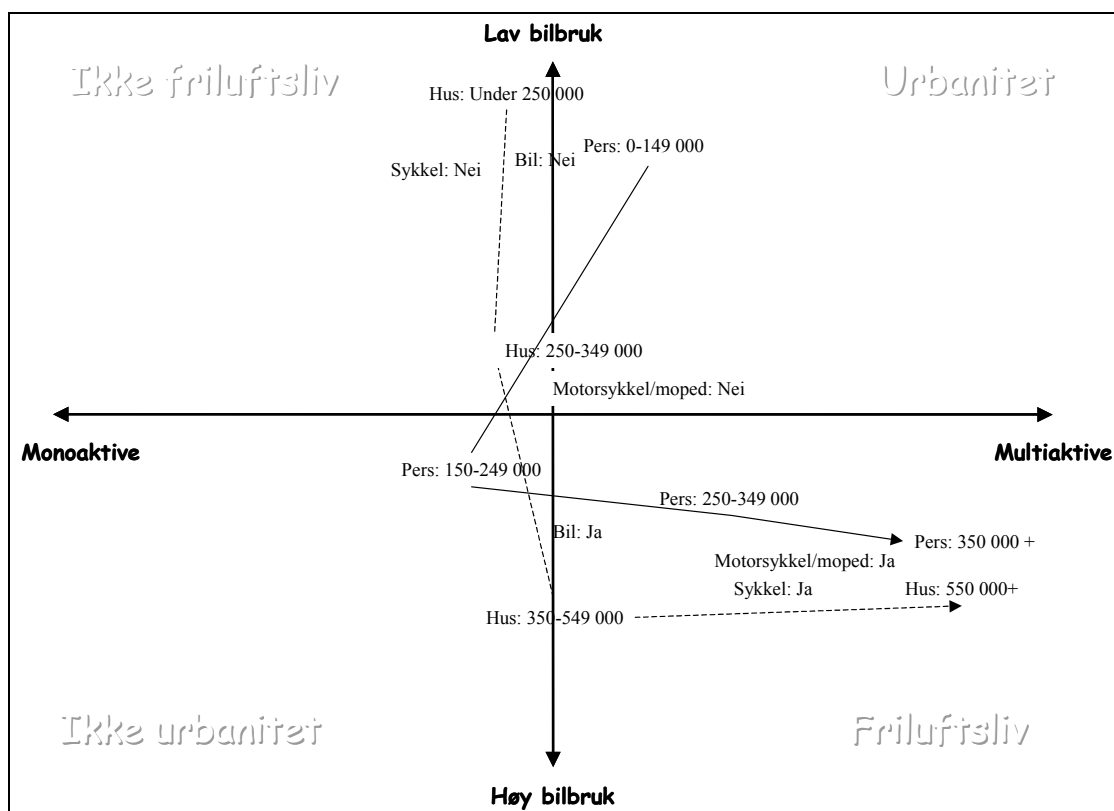
Hvor mange som bor i en husholdning følger først og fremst den vertikale akse, som skiller mellom lav og høy bilbruk (dvs transportdimensjonen). I øvre del av

grafene, blant lavbrukerne av bil, finner vi hovedtyngden av de som bor alene eller sammen med én person, mens vi i nedre del av grafene, blant storbrukerne av bil, finner hovedtyngden av dem som er bor sammen med to eller flere personer.

5.4.2 Transportressurser

Som transportressurs regnes også her inntekt ettersom det antas å være en sammenheng mellom inntekt og tilgang til bil. Tidligere i studien så vi at inntekt, både personlig og husholdningens inntekt, har sammenheng med hvilken livsfase man er i og hvilken transportprofil man har (jf. kapittel 3.5, figur 3.1). Videre ble det også vist at bilbruken i løpet av ei uke er avhengig av hvor god tilgang til bil man har (jf. kapittel 3.6).

I det følgende undersøkes om det også er sammenheng mellom ulike transportressurser (personlig inntekt, husholdningsinntekt og tilgang til bil, motorsykkel/moped og sykkel) og aktivitetsnivå, aktivitetsmønstre og kombinasjoner/ikke kombinasjoner av transportmidler (dvs variabler knyttet til aktivitetsdimensjonen). Figur 5.8 viser hvordan verdiene knyttet til ulike transportressurser plasserer seg langs de to dimensjonene i transportrommet.



Kilde: TØI rapport 579/2002

Figur 5.8: Plassering av verdiene på variablene personlig inntekt, husholdningsinntekt og tilgang til henholdsvis bil, motorsykkel/moped og sykkel i transportrommet. Skala: 0,4.

Sammenhengen mellom de ulike transportressursene og dimensjonene i transportrommet, er svak (jf. skala, figur 5.8). Selv om de er liten spredning, er det allikevel mulig å si noe om retningen på sammenhengene ettersom de fleste punktene er godt forklart (jf. vedlegg 5, resultattabell V.12).

Ikke overraskende skiller transportdimensjonen mellom det å ha/ikke ha bil i husholdningen. Det er flere blant de som bruker bil mye i det daglige (i nedre del av grafen) som har bil enn blant de som sjeldnere bruker bil i det daglige (i øvre del av grafen).

Transportdimensjonen skiller også mellom høy og lav husholdningsinntekt. Lavbrukerne av bil har noe lavere husholdningsinntekt enn de som er storbrukere av bil, noe som trolig skyldes at husholdningene er større blant de sistnevnte og at det dermed er flere som bidrar til den samlede husholdningsinntekten.

Til en viss grad følger også ulik personlig inntekt transportdimensjonen, men forskjellen går først og fremst mellom de som har svært lav personlig inntekt – mellom 0-150 000 kroner (i øvre del av grafen) og de som har en høyere personlig inntekt (i nedre del av grafen). Dette skyldes trolig forskjeller i livsfase som ble påvist langs transportdimensjonen (dvs at de svært unge og eldre plasserer seg i øvre del av grafen, mens de mer middelaldrende plasserer seg i nedre del av grafen, jf. avsnitt 5.4.1).

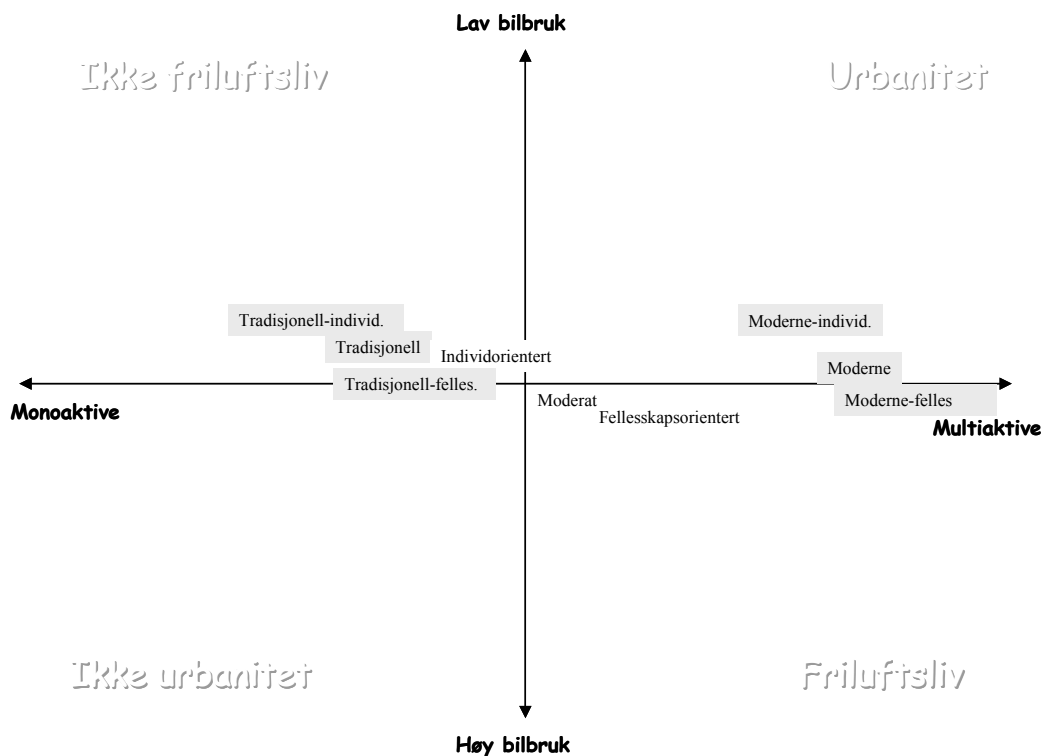
De som har dårligst tilgang til transportressurser generelt, er lavbrukerne av bil. De har dårligere tilgang til både bil og sykkel, og også dårligere økonomi (både personlig og husholdningsmessig). Det er imidlertid vært å merke seg at det er svært få (10 %) som ikke eier/disponerer bil i befolkningen.

De multiaktive, spesielt de som er svært friluftorienterte, har det relativt største omfang av transportressurser. De har relativt best tilgang til transportmidler (bil, sykkel og motorsykkel/moped) og relativt best økonomi (både mht personlig inntekt og husholdningsinntekt).

Tilgang til sykkel sammenfaller med friluftsdimensjonen. Hovedtyngden av de som ikke har sykkel plasserer seg i øvre venstre kvadrant, blant de som ikke er friluftorienterte, mens hovedtyngden av de som har sykkel plasserer seg derimot blant de som er friluftorienterte. Om man har sykkel eller ikke kan trolig forklares med hvor opptatt man er av fysisk bevegelse generelt og friluftaktiviteter.

5.5 Generell livsstilsorientering – Gallup Kompass

I livsstilsmodellen Gallup Kompass skiller det mellom ni ulike livsstilssegmenter etter hvordan de fordeler seg langs hoveddimensjonene i modellen (”moderne-tradisjonell” og ”felleskapsorientert-individorientert”). Figur 5.9 viser hvordan de ni generelle livsstilssegmentene plasserer seg langs dimensjonene i transportrommet.



Kilde: TØI rapport 579/2002

Figur 5.9: Ni generelle livsstilssegmenter (jf. Gallup Kompass) projisert inn i transportrommet som supplementærpunkt. Skala: 2.0

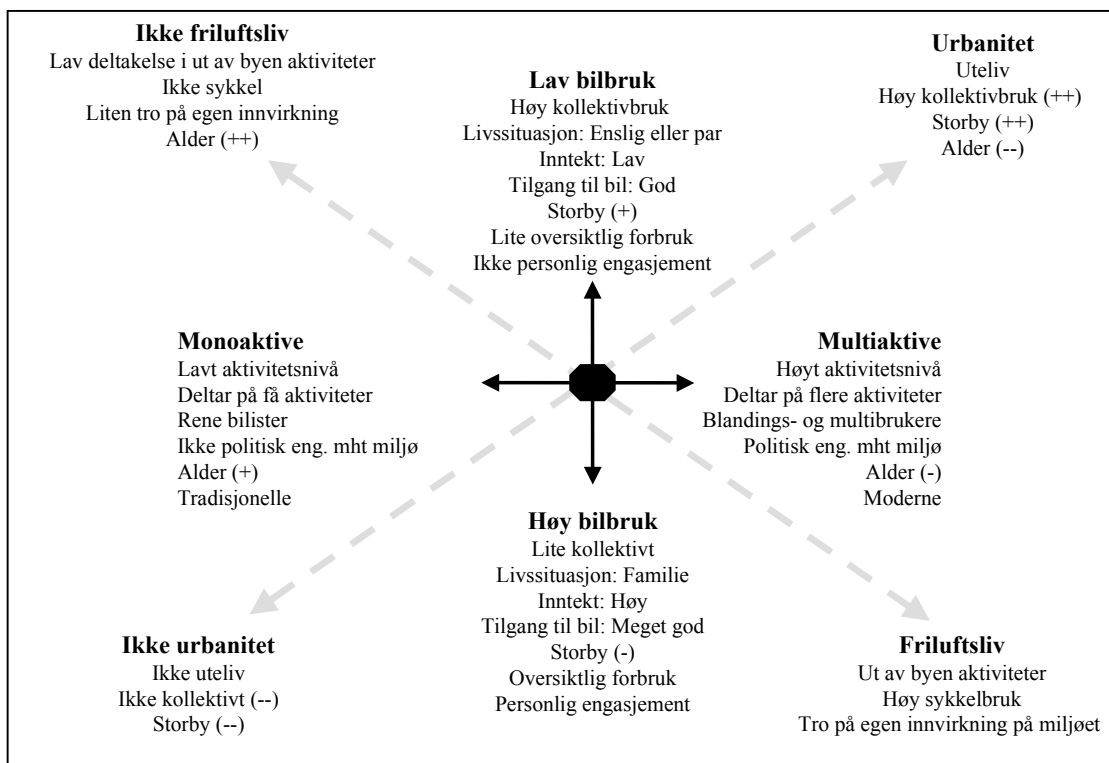
De ulike livsstilssegmentene sprer seg først og fremst langs aktivitetsdimensjonen. Det primære skillet går mellom livsstilssegmenter som er moderne og de som er tradisjonelle. Hovedtyngden av moderne livsstilssegmenter plasserer seg blant de multiaktive, mens hovedtyngden av tradisjonelle livsstilssegmenter plasserer seg blant de monoaktive. Det er god spredning langs aktivitetsdimensjonen på punktene som representerer de ulike livsstilssegmenter (jf. skala 1,5), noe som indikerer at det er en sterk sammenheng mellom henholdsvis det å være multiaktiv og moderne og det å være monoaktiv og tradisjonell.

Vi ser også en tendens til at aktivitetsdimensjonen skiller mellom de mer individorienterte livsstilssegmentene (plasserer seg blant de monoaktive) og de mer fellesskapsorienterte livsstilssegmentene (plasserer seg blant de multiaktive). For disse punktene er spredningen imidlertid adskillig mindre, og dermed er også sammenhengen mellom dimensjonen individorientering-fellesskapsorientering og aktivitetsdimensjonen betydelig mindre enn sammenhengen mellom aktivitetsdimensjonen og den moderne-tradisjonelle dimensjonen.

De moderate plasserer seg, ikke overraskende, tett opp til origo, noe som indikerer at de med en gjennomsnittlig aktivitets- og transportprofil har en moderat livsstilsorientering.

5.6 Oppsummering og drøftelse av hovedfunn

Fra tidligere studier vet vi at demografiske og sosio-økonomiske kjennetegn og strukturelle rammebetingelser har betydning for valg av transportmiddel og transportadferd. Vesentlig for denne studien har vært å undersøke om transportmiddelbruk også varierer med det som er blitt karakterisert som transportrelaterte livsstilsfaktorer –altså ulike handlinger og holdninger som man antar kan ha betydning for hvilke transportmidler som den enkelte velger, og følgelig om det er mulig å snakke om transportrelatert livsstil. Figur 5.10 gir en samlet oversikt over sammenhenger mellom transportmiddelbruk, ulike transportrelaterte livsstilsfaktorer og påvirkningsfaktorer som framkommer langs dimensjonene i transportrommet.



Kilde: TØI rapport 579/2002

Figur 5.10: En samlet oversikt over sammenhenger i transportrommet mht til både transportrelaterte livsstilsfaktorer og ulike påvirkningsfaktorer.

Analysen av samtlige respondenter over 18 år mht til transportmiddelbruk, aktiviteter og aktivitetsnivå utkrystalliserte to hoveddimensjoner og to mellomliggende dimensjoner. Alle de fire dimensjonene som danner transportrommet reflekterer forskjeller i transportmiddelbruk. I det følgende drøftes i hvilken grad de viser forskjeller i det som her blir kalt for transportrelatert livsstil.

5.6.1 Transportdimensjonen – forskjeller i livssituasjon

Forskjeller langs transportdimensjonen, dvs mellom henholdsvis høy bilbruk og lav kollektivbruk på den ene siden og lav bilbruk og høy kollektivbruk på den andre siden, synes primært å kunne tilbakeføres til forskjeller i livssituasjon og til en viss grad livsfase, jf. avsnitt 5.4.1 og 5.4.2 (jf. de unge og de eldre plasserer seg blant lavbrukerne av bil, mens de i middelalderen plasserer seg blant storbrukerne av bil). Dimensjonen reflekterer de samme forskjellene som vi fant da vi plasserte ulike transportprofiler i forhold til hverandre etter livsfase, livssituasjon og inntekt (jf. den horisontale aksene i figur 3.1, kapittel 3.4).

I hvilken grad man har et oversiktlig forbruk eller ikke varierer også langs transportdimensjonen. Lavbrukerne av bil har et relativt mindre oversiktlig forbruk enn storbrukerne av bil. Dette kan trolig forklares med ulik tilgang til bil, jf. avsnitt 5.3.2, men det kan også ha sammenheng med hvilken livssituasjon en person er i. Det å bo alene med bare ansvar for seg selv krever trolig et mindre oversiktlig forbruk enn det å ha ansvar for en stor familie og barn. Sammenhengen mellom transportdimensjonen og livssituasjon synes altså å være klar på flere plan. Flere forhold kan forklare dette, både av strukturell, økonomisk og sosial karakter. Det å ha barn kan framtinge et behov for bil og bilbruk i det daglige (strukturell forklaring). Jo flere voksne i en husholdning jo større er husholdningsinntekten, noe som tilsier at et større husholdning er bedre rustet til å bære de økonomiske byrdene ved det å eie og å bruke bil sammenliknet med en som bor alene (økonomisk forklaring). En tredje forklaring kan være at det er knyttet et sosialt element til det å ha bil/bruke bil: Det kan tenkes at folk går til anskaffelse av bil når familien utvides (enten med samboer/ektefelle og/eller med barn) fordi bilen benyttes til å gjøre noe sammen med familien, for eksempel å dra på utflukter i helgene.

Konklusjonen er at transportdimensjonen i liten grad har sammenheng med andre handlinger og holdninger på transportfeltet, og at forskjeller langs dimensjonen først og fremst kan tilbakeføres til forskjeller i livssituasjon, dvs individuelle kjennetegn og påvirkningsfaktorer.

Om personlig engasjement for miljø

Det er overraskende at vi finner en sammenheng mellom lav bilbruk og lite personlig miljøengasjement på den ene siden og høy bilbruk og større personlig engasjement på den andre. De bivariate analysene tydet på en annen retning på sammenhengen mellom personlig engasjement for miljø og bilbruk, jf. kapittel 4.4.1. Ut fra disse analysene var de med lav bilbruk (ren og lav bilbruk) mer personlig engasjerte i miljø enn de med høy bilbruk (ren og høy bilbruk). I motsetning til i de bivariate analysene, kan det i transportrommet være en hel rekke andre komponenter som kan forklare forskjeller i personlig engasjement til miljø. Korrespondanseanalysen har vist at transportdimensjonen, som grad av personlig engasjement synes å sammenfalle med, også sier noe om forskjeller i forbruksorientering (spesielt forskjeller i tilslutning til "oversiktlig økonomi") og til en viss grad også friluftorientering. Korrelasjonsanalyser viser blant annet at holdningen til oversiktlig økonomi og friluftorientering i større grad forklarer forskjeller i

personlig engasjement for miljø enn det henholdsvis grad av bilbruk og grad av kollektivbruk gjør (jf. komponenter som danner transportdimensjonen)¹⁹.

En tolkning av dette er at faktoren personlig engasjement for miljø ikke måler det vi har antatt at den måler. Å være opptatt av energisparing, bruk av miljøvennlige produkter og det å unngå varer med kunstige tilsetninger (jf. noen av de spørsmålene som danner miljøorienteringen personlig engasjement, se Vedlegg 4) kan for eksempel forstås som vern av egen helse og økonomi snarere enn vern av fellesskapets verdier. Det er med andre ord uklart hva faktoren personlig engasjement egentlig måler, og følgelig vil vi se bort fra denne orienteringen i den videre drøftelsen.

5.6.2 Aktivitetsdimensjonen – en transportrelatert livsstilsdimensjon

Den mest interessante sammenhengen som aktivitetsdimensjonen belyser, er den mellom det å foreta få aktiviteter og det å være ren bilist på den ene siden, og det å foreta flere aktiviteter og på samme tid være blandings- eller multibruker av ulike transportmidler på den andre siden. Den eksplorerende metoden, ved bruk av korrespondanseanalyse, synliggjorde disse sammenhengene, og gjør det mulig å skille mellom de monoaktive og de multiaktive. Ettersom de multiaktive foretar flere aktiviteter i løpet av ei uke, er det også naturlig at det generelle aktivitetsnivået i løpet av ei uke er høyere blant disse enn blant de monoaktive.

Selv om sammenhengen er svak, har vi også sett at aktivitetsdimensjonen sier noe om grad av politisk engasjement for miljø. Det er en tendens til at de multiaktive i større grad mener at de selv og/eller samfunnet bør ofre noe for miljøet på ulike områder. En tolkning av dette er at politisk engasjement i forhold til miljø generelt gir seg utslag i en mer miljøtilpasset transportadferd, noe som stemmer overens med tolkningen av den bivariate analysen av sammenhengen mellom politisk engasjement og transportprofil.

Når det gjelder forbruksorienteringer er de monoaktive noe mer prisbevisste og har et noe mindre luksuriøst forbruk enn de multiaktive. Sammenhengen mellom aktivitetsdimensjonen og disse forbruksorienteringene er svak, men likevel systematisk. De monoaktive er noe eldre enn de multiaktive, noe som tilsier at forskjellene i forbruksorientering mellom dem kan tilbakeføres til alders- og generasjonsforskjeller (noe som også de bivariate analysene antydte, jf. kapittel 4.5)

Ettersom aktivitetsdimensjonen får frem *sammenhengen* mellom ulike transportrelaterte livsstilsfaktorer, er konklusjonen at den egner seg til å få fram forskjeller i transportrelatert livsstil.

¹⁹ Personlig engasjement for miljø og oversiktlig forbruk: 0,214 (Pearsons r). Personlig engasjement for miljø og deltakelse i ut av byen aktiviteter: 0,157 (Pearsons r). Personlig engasjement i forhold til miljø og grad av bilbruk: - 0,060 (Pearsons r). Personlig engasjement i forhold til miljø og bruk av kollektivtransport: 0,047 (Pearsons r)..

Aktivitetsdimensjonen stabilitet i forhold til alder

Analysene av aldersgruppens plassering i transportrommet, viste at alder først og fremst følger aktivitetsdimensjonen, dvs den transportrelaterte livsstilsdimensjonen. En kan derfor spørre seg om livsstil bare er en vanskeligere måte å si at alder har betydning, og i beste fall at slike livsstilsvariable er "unødvendige" for å forstå forskjeller i transportmiddelbruk.

Våre analyser viser imidlertid at sammenhengen mellom transportmiddelbruk, transportprofil, aktivitetsmønstre og aktivitetsnivå gjør seg gjeldende selv om man kontrollerer for alder²⁰. Sammenhengen mellom de variablene som konstruerer aktivitetsdimensjonen kan sies å være mer eller mindre uavhengig av alder. Aktivitetsdimensjonen er derfor langt tydeligere livsstilsdimensjon enn en aldersdimensjon.

Aktivitetsdimensjonen og generell livsstilsorientering

Aktivitetsdimensjonen skiller klart mellom de blant de multiaktive som er moderne og de tradisjonelle. Denne sammenhengen er med på å befestet at aktivitetsdimensjonen er en type livsstilsdimensjon.

De multiaktive har som vi vet et høyere aktivitetsnivå utenfor hjemmet og kombinerer i større grad ulike transportmidler enn de monoaktive, som på sin side har et lavere aktivitetsnivå og er i større grad rene bilister enn de førstnevnte.

I en tidligere studie (med utgangspunkt i tilsvarende datamateriale fra 1996) av de ulike generelle livsstilssegmentenes aktivitetsnivå og transportmiddelbruk ble den samme sammenhengen påvist (Berge 1997). Dette tyder på at verken rene bilister eller de som kombinerer ulike transportmidler i løpet av ei uke, har endret sin generelle livsstilsorientering fra 1996 til 2000. Generell livsstilsorientering og den nevnte studie (Berge 1997) får imidlertid ikke fram den mest sentrale sammenhengen som aktivitetsdimensjonen i denne studien viser, nemlig den mellom *type* transportmiddelbruk (ren bilist vs. blandings- og multibruker) og *antall arenaer* som en person deltar på i løpet av ei uke.

En kan stille spørsmål ved nytten av å benytte et mer transportrelatert livsstilsbegrep for å belyse transportmiddelbruk ettersom også mer generelle livsstilsmodeller får fram mer eller mindre de samme sammenhenger. Ettersom transportmiddelbruk er med på å definere aktivitetsdimensjonen, er det etter vår mening grunn til å tro at denne dimensjonen får fram *større* forskjeller i transportmiddelbruk enn det den moderne-tradisjonelle dimensjonen gjør i Gallup Kompass. Videre har vi vist at aktivitetsdimensjonen i denne studien er mer eller mindre uavhengig av alder. Den

²⁰ Ved å foreta analyser av de samme grunnelementene som i transportrommet på ulike utvalg med henhold alder, var det mulig å kontrollere for alder. Analysene av ulike aldersgrupper (hhv 18-34 år, 35-54 år og 55 år og eldre) viste at aktivitetsdimensjonen forblir mer eller mindre den samme uavhengig av aldersgruppe, dvs at det er en forskjell mellom de mer hjemmeorienterte/monoaktive og de mer uteorienterte/multiaktive. I hver aldersgruppe reflekterte dimensjonen den samme forskjellen i transportmiddelbruk, dvs forskjellen mellom rene bilister på den ene siden og multibrukere på den andre siden.

Konklusjonen av disse kontrollkjøringene er at dimensjonen er mer eller mindre lik når det gjelder å forklare sammenhengen mellom transportmiddelbruk, aktivitetsnivå og aktivitetsmønstre.

moderne-tradisjonelle dimensjonen i Gallup Kompass er derimot svært avhengig av alder.

5.6.3 Urbanitets- og friluftsdimensjonen – aktivitetstyper og transportmiddelbruk

Både urbanitetsdimensjonen og friluftsdimensjonen viser en sammenheng mellom ulike transportrelaterte livsstilsfaktorer, og kan således sies å være transportrelaterte livsstilsdimensjoner.

Urbanitetsdimensjonen, som naturlig nok også har sammenheng med bostedets sentralitet, skiller mellom de som benytter mye kollektivt og som er svært utelivsorienterte på den ene siden og de som aldri benytter seg av kollektivt og som heller aldri deltar i utelivsaktiviteter.

Friluftsdimensjonen skiller primært mellom de friluftorienterte, som foretar en del ut av byen aktiviteter, som bruker mye sykkel i løpet av ei uke og som også har tro på egen innvirkning på miljøet, på den ene siden og de ikke friluftorienterte, som sjelden eller aldri foretar ut av byen aktiviteter, som sjelden eller aldri benytter seg av sykkel og som har liten tro på egen innvirkning på miljøet, på den andre siden. At det er en sammenheng mellom bruk av sykkel og tro på egen innvirkning på miljøet, stemmer overens med resultatene fra den bivariante analysen (jf. kapittel 4.4.2).

At friluftsdimensjonen i tillegg ser ut til å være mer eller mindre uavhengig av påvirkningsfaktorer som alder og bosted, gir grunn til å tro at dette er en ”transportrelatert livsstilsdimensjon”.

5.6.4 Konklusjon

Et hovedspørsmål i denne studien har vært om livsstil, her operasjonalisert som ulike transportrelaterte livsstilsfaktorer, kan belyse forskjeller i transportmiddelbruk.

Både de bivariante og de multivariate analysene tyder på at det kun er en svak sammenheng mellom de ulike miljø- og forbruksorienteringene og transportmiddelbruk. Hvorvidt de svake sammenhengene skyldes de spørsmål som er blitt stilt eller om miljøorientering faktisk har liten betydning for transportadferd, kan ikke besvares her.

Analysene har vist at det er først og fremst aktivitetsnivå, aktivitetstyper og aktivitetsmønstre utenfor hjemmet som egner seg til å belyse variasjoner i transportmiddelbruk, av de transportrelaterte livsstilsfaktorene vi har hatt mulighet for å se på i denne studien. På bakgrunn av sammenhengen mellom variablene knyttet til fritidsaktiviteter og transportmiddelbruk, konstruerte vi det som her blir kalt ”transportrommet”.

Et sentralt funn er at aktivitetsdimensjonen, som gjenspeiler de største variasjonene mht både aktiviteter og transportmiddelbruk, reflekterer relativt store, og også andre typer (ren bilist vs. blandings- og multibrukere) forskjeller i transportmiddelbruk enn det som ville framkommet med en strukturell tilnærming til spørsmålet (dvs med utgangspunkt i demografiske og sosioøkonomiske kjennetegn og/eller strukturelle rammebetingelser). Forskjellene i transportmiddelbruk som reflekteres gjennom aktivitetsdimensjonen viser med andre ord at det er viktig å studere dette spørsmålet i et livsstilsperspektiv.

Mens transportdimensjonen isolert sett i liten grad kan tilbakeføres til transportrelatert livsstil, kan derimot både aktivitetsdimensjonen, urbanitetsdimensjon og friluftsdimensjon forstås som transportrelaterte livsstilsdimensjoner. Dette gir grunn til å tro at transportrommet er egnet utgangspunkt for å skille mellom ulike transportrelaterte livsstiler.

I neste kapittel skal vi foreta en inndeling av ulike transportrelaterte livsstilssegmenter på bakgrunn av respondentenes plassering i transportrommet.

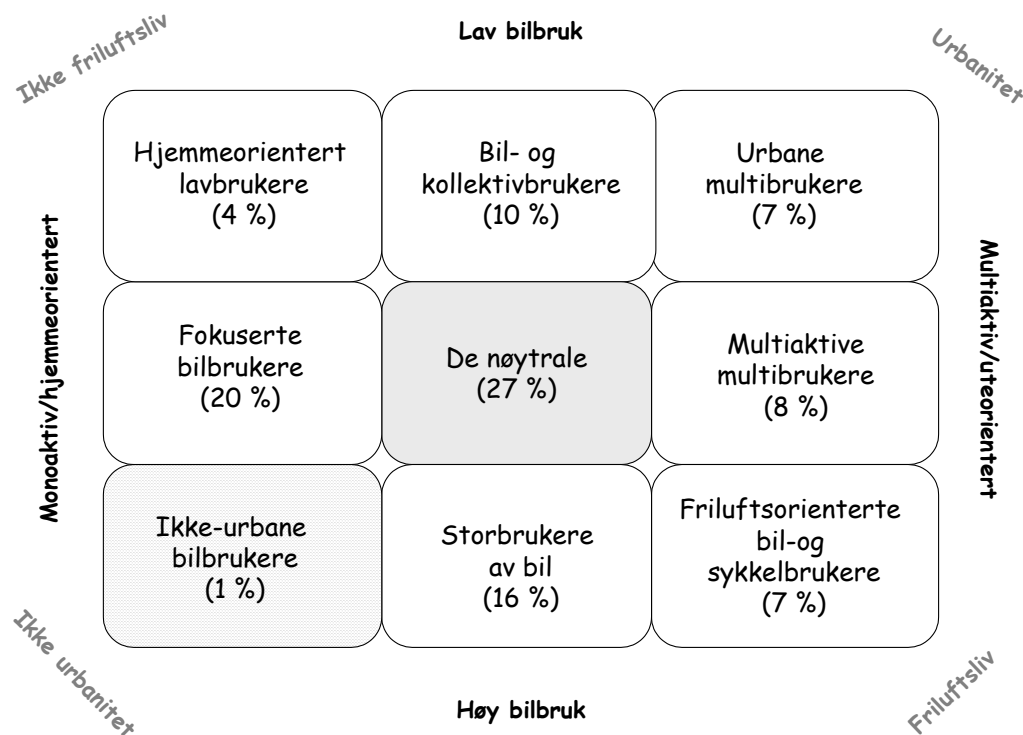
6 Transportrelatert livsstil

6.1 Identifisering av ulike segmenter i transportrommet

På bakgrunn av hoveddimensjonene er det konstruert ni ulike livsstilssegmenter (om bakgrunnen for en slik inndeling og hvordan den er foretatt, se Vedlegg 6). Hver dimensjon er delt i tre med et nøytralt segment i midten.

Formålet med inndelingen er å få fram de største forskjellene i transportrommet både når det gjelder ulike transportrelaterte livsstilsfaktorer og ulike påvirkningsfaktorer. En slik presisering og tilspissing av forskjellene gjør det enklere å skreddersy tiltak til ulike grupper i befolkningen.

Figur 6.1 viser hvordan de over 18 år i utvalget er fordelt i de ulike livsstilssegmentene.



Kilde: TØI rapport 579/2002

Figur 6.1. Ni livsstilssegmenter og andel som plasserer seg i de ulike segmentene. Personer over 18 år (N=10 988).

De som ikke utmerker seg i forhold til noen av dimensjonene, ”de nøytrale”, er plassert i midten. De tilsvarer mer eller mindre gjennomsnittet av befolkningen.

De ikke-urbane utgjør bare én prosent av befolkningen, og kun 103 personer plasserer seg i dette segmentet. Vi kan ikke med sikkerhet si om det er et reelt segment eller ikke. Analyser av ulike kjennetegn ved segmentet tyder på at det har en del fellestrekk med de ”fokuserede bilbrukerne” og det er grunn til å tro at de ikke-urbane bilbrukerne i realiteten plasserer seg sammen med dem. I det følgende vil det dermed ikke bli tatt hensyn til dette segmentet.

Ettersom de nøytrale ikke utmerker seg på noen måte i forhold til dimensjonene, vil heller ikke kjennetegn ved dette segmentet bli beskrevet og drøftet. De nøytrale benyttes imidlertid som utgangspunkt for å få fram forskjeller mellom de andre segmentene i transportrommet.

6.2 Beskrivelse av livsstilssegmentene

For å kunne vurdere tiltak rettet mot ulike segmenter er det sentralt at vi vet hva som kjennetegner dem. I det følgende gis det et samlet bilde av de mest sentrale kjennetegn ved hvert enkelt segment (relativt sett) både når det gjelder transportrelatert handlinger og holdninger, men også når det gjelder ulike individuelle og strukturelle påvirkningsfaktorer. For en mer detaljert oversikt, se Vedlegg 7, tabell V.15 – V.21.

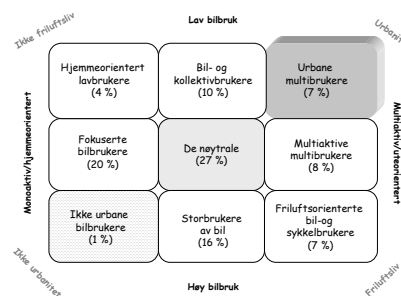
Urbane multibrukere

Dette er det mest urbane segmentet. Segmentet har den høyeste andelen kollektivbrukere (69 % bruker kollektivt minst én gang i uka), den høyeste andelen som deltar i utelivsaktiviteter (72 % deltar minst én gang i uka), den høyeste andelen som bor i Oslo (30 %) og den høyeste andelen som bor i tettbygde strøk (71 % bor i by/Akershus). De er også mest kulturorienterte (46 % deltar månedlig i kulturaktiviteter). De har høyere deltakelse enn de nøytrale på samtlige arenaer.

Svært mange kombinerer ulike transportmidler i løpet av ei uke (61 %) og segmentet har den relativt minste andelen rene bilister (16 %). Sammenliknet med de nøytrale er det også få som har tilgang til bil (66 % mot 94 %).

I dette segmentet er det flest unge (gjennomsnittsalder er 36 år mot 48 år blant de nøytrale), noe som trolig kan sees i sammenheng med at de også har det høyeste daglige aktivitetsnivået (39 %). Så godt som alle foretar én aktivitet minst én gang i uka (98 %). Det er flest i dette segmentet som ikke har etablert seg med mann/samboer og/eller barn. 36 prosent bor alene, 18 prosent bor sammen med foreldre og 10 prosent bor sammen med andre. Ikke overraskende er både deres personlige inntekt og deres husholdningsinntekt noe lavere enn den for de nøytrale, noe som trolig skyldes den høye andelen studenter/skoleelever i dette segmentet (25 % mot 2 % blant de nøytrale).

Tross den lave inntekten, har de minst bevisste forbruket sammenliknet med de andre segmentene: Det er relativt flest som er enige i at de har et luksuriøst forbruk (58%)



og relativt færrest som mener de har et prisbevisst forbruk (21 %) og relativt flest som er uenig i at de har et oversiktlig forbruk (38 %).

De er noe mer miljøbevisste enn befolkningen som helhet. Segmentet har den relativt høyeste andelen som er positiv til miljøorienteringen ”politisk engasjement” (25 % mot 16 % blant de nøytrale), og de har stor tro på egen innvirkning når det gjelder miljø (57 % er uenige at de har liten tro på egen innvirkning).

Multiaktive multibrukere

Dette segmentet har et høyt aktivitetsnivå i løpet av ei uke (98 % deltar minst én gang i uka i en aktivitet) noe som trolig skyldes at de er aktive på mange forskjellige arenaer i løpet av ei uke (de har et høyere aktivitetsnivå i løpet av ei uke enn de nøytrale både i ut av byen aktiviteter, utelivsaktiviteter og ikke stedsspesifikke

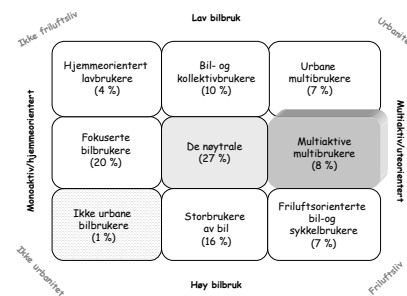
aktiviteter). De deltar også oftere enn de nøytrale på ulike kulturaktiviteter (37 % mot 22 % deltar minst én gang i måneden på slike aktiviteter). Ikke bare er de altetende når det gjelder aktiviteter, de er fleksible også i forhold til transportmidler. Segmentet har den høyeste andelen blandings- og kombinasjonsbrukere (66 %), mens de har den relativt laveste andelen rene bilbrukere (29 %). Mange kombinerer bil og/eller kollektivt med sykkel, og sykkelbruken er følgelig høy (59 % bruker sykkel minst én gang i uka). De skiller seg *ikke* ut fra resten av befolkningen når det gjelder tilgang til bil.

Segmentet har en del fellestrekk med de urbane multibrukerne. Den største forskjellen ligger i at de et noe høyere aktivitetsnivå i ut av byen aktiviteter, en noe høyere sykkelbruk i løpet av ei uke, og at de er noe mindre aktive på ”utelivsfronten”. Færre bor i Oslo. Videre er de noe eldre enn de urbane multibrukerne, og bor i større husholdninger. Flere har også barn.

De fleste er i inntektsgivende arbeid (72 %) eller er studenter/skoleelever (15 %). De skiller seg i liten grad ut når det gjelder hhv livssituasjon og inntekt sammenliknet med de nøytrale. Imidlertid er de noe yngre enn de nøytrale (gjennomsnittsalder er 38 år mot 48 år blant de nøytrale). De skiller seg også lite ut når det gjelder selv om det er relativt noen flere som bor sentralt på Østlandet (25 prosent mot 17 prosent i befolkningen bor i Oslo/Akershus) sammenliknet med de nøytrale. Det er en svak overvekt av menn i segmentet (50 % mot 45 % blant de nøytrale).

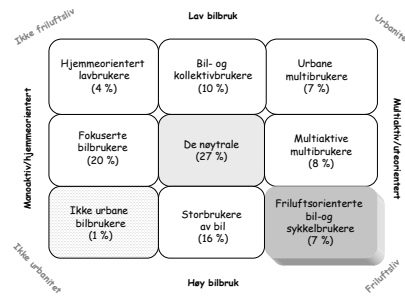
De har et mindre anstrengt forhold til forbruk og økonomi sammenliknet med resten av befolkningen. 43 % er enige i at de har et luksuriøst forbruk (mot 36 % i befolkningen) og få er opptatt av pris (24 %) eller av å ha et oversiktlig forbruk (27 %). Segmentet har en svært moderne livsstilsorientering (63 %).

De er noe mer positive til miljøorienteringen politisk engasjement og har noe større tro på egen innvirkning i forhold til miljø enn de nøytrale (forskjellene er små, men signifikante).



Friluftorienterte bil- og sykkelbrukere

Som navnet tilsier er dette segmentet svært friluftorientert. De har den høyeste andelen som deltar i ut av byen aktiviteter (96 prosent deltar minst én gang i uka mot 73 prosent blant de nøytrale) og den høyeste andelen som bruker sykkel minst én gang i uka (68 %). Et annet kjennetegn ved segmentet er at de i stor grad benytter "frie" transportmidler, som bil og sykkel. Hele 61 % oppgir at de bruker bil i kombinasjon med sykkel i løpet av ei uke, mens 30 % er rene bilbrukere. De bruker sjelden eller aldri kollektivt. De er multiaktive i den forstand at de også deltar i ulike typer aktiviteter (både kultur, uteliv og ikke stedsspesifikke aktiviteter) oftere enn de nøytrale.



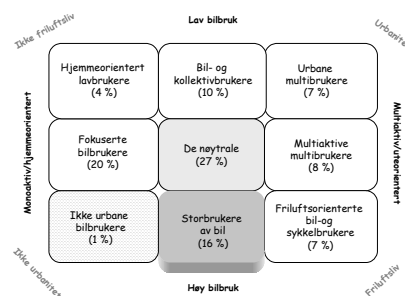
Dette er et utpreget familie-segment. 63 prosent bor sammen med 2 eller flere personer. Mange har barn under 13 år (51 % mot 29 % i befolkningen). De skiller seg ikke ut fra resten av befolkningen når det gjelder bosted. Segmentet har den relativt høyeste andelen menn (54 %) sammenliknet med de andre segmentene.

Segmentet har den høyeste andelen i inntektsgivende arbeid (81%) og den høyeste inntekten (både personlig inntekt og husholdningsinntekt). At de i tillegg har bedre tilgang til bil sammenliknet med de nøytrale, gjør at de samlet sett har mange transportressurser. De har et noe mer oversiktlig forbruk enn de nøytrale (forskjellen er liten, men signifikant).

Segmentet har den sterkeste oppslutningen om miljø samlet sett. De har tro på egen innvirkning (66 % er uenige i at de har liten tro på egen innvirkning) og de er noe mer positive til miljøorienteringen politisk engasjement enn de nøytrale (forskjellene er små, men signifikante når det gjelder begge miljøorienteringene). Sammenliknet med de andre segmentene er de er også relativt mest moderne i sin livsstilsorientering (69 %).

Storbrukere av bil

Dette segmentet er svært likt de friluftorienterte bil- og sykkelbrukerne. Den største forskjellen ligger i at de er noe mindre friluft- og sykkelorienterte, selv om deltakelse i slike aktiviteter er noe høyere enn for gjennomsnittet (dvs de nøytrale). Det samme gjelder deltakelse i ikke stedsspesifikke aktiviteter. De er heller ikke multiaktive i samme grad som de friluftorienterte bil- og sykkelbrukerne. De skiller seg ikke fra de nøytrale når det gjelder kulturaktiviteter (23 % deltar minst én gang i måneden) og de er svært lite aktive på utelivsfronten (bare 1 % deltar i slike aktiviteter minst én gang i uka.)



De er også mer bilorienterte (87 % bruker bil daglig) enn både de friluftorienterte bil- og sykkelbrukerne (83 % bruker bil daglig) og de nøytrale (70 % bruker bil

daglig). De er rene bilbrukere (55 %) eller bruker bil i kombinasjon med sykkel (42 prosent). Tilgangen til bil er også signifikant høyere enn befolkningen som helhet.

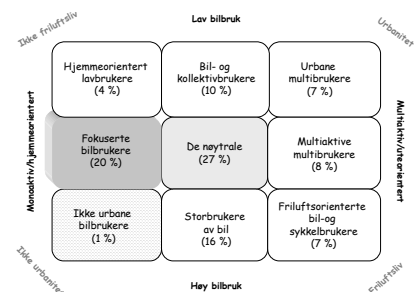
De er også svært like de friluftorienterte bil- og sykkelbrukerne når det gjelder individuelle kjennetegn som hovedkilde til livsopphold og husholdningsstørrelse (dvs de er et typisk familie-segment). De skiller seg ikke ut fra gjennomsnittet (dvs de nøytrale) når det gjelder inntekt, men forbruket er noe mer nøkternt (dvs noe mindre luksuriøst).

Miljøprofilen er den samme som hos de som er friluftorienterte bil- og sykkelbrukere, om enn noe svakere.

Et interessant trekk ved dem er at det er noe færre som bor i sentrale strøk (18 % bor i enten Akershus, Oslo, Bergen, Stavanger eller Trondheim) sammenliknet med de nøytrale (31 %). Til gjengjeld er det flere som bor i landkommuner enn det er blant de nøytrale (46 % mot 33 %).

Fokuserte bilbrukere

Fokuserte bilbrukere bruker nesten bare bil (90 % er rene bilister) og deltar på få aktiviteter utenfor hjemmet i løpet av ei uke. Ikke overraskende har de også et lavere aktivitetsnivå generelt sammenliknet med de nøytrale (59 % deltar minst én gang i uka på en aktivitet utenfor hjemmet mot 88 % blant de nøytrale). De kan med andre ord karakteriseres som svært ”hjemmekjære”. De synes heller ikke å være opptatt av fysisk bevegelse og helse: Sammenliknet med de nøytrale er det få som deltar i ut av byen aktiviteter (46 mot 73 % minst én gang i uka), de sykler sjelden eller aldri og bruker som sagt nesten bare bil.



De er mindre opptatt av miljø enn befolkningen som helhet. Sammenliknet med de andre segmentene er det færrest som har politisk engasjement for miljø (58 % er negative). Og troen på egen innvirkning i forhold til miljø er noe mindre i dette regelverket enn for befolkningen som helhet (51 % mot 59 % blant de nøytrale). Forskjellen er liten, men signifikant.

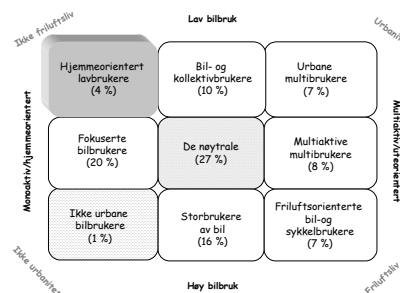
En del mottar trygd (32 % mot 24 % blant de nøytrale) og resten er i inntektsgivende arbeid. Den gjennomsnittlige personlige inntekten er noe lavere enn for befolkningen som helhet, noe som trolig kan forklare hvorfor de også har et mindre luksuriøst og mer prisbevisst forbruk enn befolkningen som helhet (forskjellene er små, men signifikante). I segmentet er det en svak overvekt av menn (52 % mot 45 % blant de nøytrale). De er svært tradisjonelle (67 % prosent) hva gjelder generell livsstilsorientering.

Den typiske fokuserte bilbruker har ikke barn og bor i små hushold (17 % er enslige og 49 % er gift/samboende). Han/hun er også noe eldre enn resten av befolkningen (gjennomsnittsalder er 52 år mot 48 år blant de nøytrale).

De fokuserte bilbrukerne skiller seg i liten grad ut når det gjelder bosted, bortsett fra at noen færre bor i sentrale strøk på Østlandet (Oslo/Akershus) enn i befolkningen som helhet (9 % mot 17 % blant de nøytrale), og noen flere som bor i landkommuner sammenliknet med befolkningen som helhet (43 mot 33 % blant de nøytrale).

Hjemmeorienterte lavbrukere

De hjemmeorienterte lavbrukerne har en miljøvennlig transportadferd. De er enten lavbrukere av bil (9 %), rene kollektivbrukere (14 %), sjelden brukere av transportmidler (22 %) eller brukere av bil i kombinasjon med kollektive transportmidler (18 %). De har i mindre grad enn befolkningen som helhet et politisk engasjement for miljø. Sammenliknet med de andre segmentene er det flest som har minst tro på egen innvirkning (30 % er enige mot 14 % blant de nøytrale).

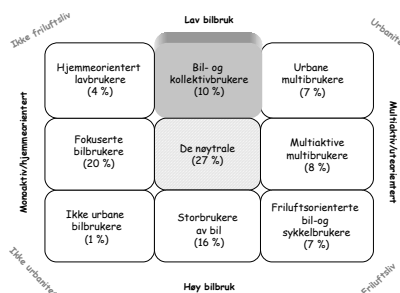


De hjemmeorienterte lavbrukerne er de mest hjemmekjære blant segmentene, noe som trolig kan forklare deres "lavbruk" av transportmidler. De er minst aktive utenfor hjemmet i løpet av ei uke (52 % deltar minst én gang i uka på en aktivitet utenfor hjemmet). De har det laveste aktivitetsnivået i løpet av ei uke på samtlige arenaer bortsett fra på utelivsfronten, hvor deltakelsen faktisk er noe høyere enn for befolkningen som helhet i løpet av ei uke (13 % mot 9 % i befolkningen deltar minst én gang i uka på denne arenaen).

Segmentet har den høyeste gjennomsnittsalderen (60 år), den høyeste andelen pensjonister (45 %) og den høyeste andelen på annen type trygd (15 %) noe som trolig også forklarer at de har den laveste personlige inntekten blant segmentene. Forbruket deres er også det mest nøkterne og sparsommelige (relativt flest som har et prisbevisst forbruk, og relativt minst som har et luksuriøst forbruk) sammenliknet med de andre segmentene.

Bil- og kollektivbrukere

Bil – og kollektivbrukerne har en relativ miljøvennlig transportprofil. Andelen som bruker kollektive transportmidler daglig er svært høy (31 % mot 7 % blant de nøytrale). Det er en overvekt av dem som kun bruker kollektive transportmidler (22 % er rene kollektivbrukere) eller bil i kombinasjon med kollektive transportmidler (32 %). Noen flere enn blant de nøytrale benytter sjelden transportmidler (8 % mot 2 %), mens færre bruker sykkel i løpet av ei uke (14 % benytter sykkel minst én gang i uka mot 29 % blant de nøytrale).



De har noe mindre tro på egen innvirkning på miljøet (forskjellen fra de nøytrale er liten, men signifikant), men skiller seg ikke ut når det gjelder politisk engasjement for miljø.

De utmerker seg med relativt høyere deltakelse i utelivsaktiviteter, dvs i aktiviteter som i mindre grad krever bruk av bil (sentrumsaktivitet) enn befolkningen som helhet (37 % deltar minst én gang i uka mot 9 % blant de nøytrale). Samtidig er deltakelsen i aktiviteter som gjerne krever bil, dvs ut av byen aktiviteter, relativt

lavere sammenliknet med de nøytrale²¹. De skiller seg ikke ut når det gjelder generelt aktivitetsnivå i løpet av ei uke.

De skiller seg heller ikke ut når det gjelder inntekt, men de har et mindre oversiktlig og sparsommelig forbruk (jf. luksuriøst forbruk) enn befolkningen som helhet (forskjellene er små, men signifikante).

De bor alene (39 %) eller sammen med en annen person (36 %). Få har barn under 13 år. De skiller seg ikke ut når det gjelder alder, men det en svak overvekt av kvinner i segmentet (61 % mot 55 % blant de nøytrale). De fleste (65 %) bor i sentrale strøk (by/Akershus mot 44 % blant de nøytrale).

6.3 Hvordan påvirke de ulike segmentene?

Det mest slående resultatet av denne undersøkelsen er at transportmiddelbruken og transportadferden synes å endre seg med endringer i en persons livsfase. Historien kunne vært som følger: I ung alder bruker en person mye kollektivt eller kombinerer kollektivt med bil og/sykkel. Han/hun er ung og fri og fører et aktivt og spontant liv (urbane multibruker). Etter hvert som vedkommende blir eldre og stifter familie tar bilbruken mer og mer overhånd (friluftorientert bil- og sykkelbruker eller storbruker av bil). Tidsklemma blir merkbar og sykkelbruken som transportmiddel snikes inn som en treningsøkt. Når barna flytter hjemmefra og plikt- og følgereisene blir færre, blir personen også mindre aktiv utenfor hjemmet, men også mindre opptatt av friluft og bevegelse (fokuserte bilbrukere). Resultatet er at han/hun blir mer og mer vanebilist. Når denne personen går ut i pensjonisttilværelsen blir han/hun enda mer hjemmeorientert, men den følge at også bilbruken går ned (hjemmeorienterte lavbrukere).

En hovedutfordring er derfor å *hindre* en slik utvikling før folk ender opp som storbrukere av bil eller rene bilister. I en tid med økende krav til både effektivitet og mobilitet på den ene siden og vekst i den personlige økonomien på den andre (med det resultat at flere har råd til bil), er en slik utfordring tøff å imøtekomme fra myndighetenes side.

Ikke alle personer følger nødvendigvis en utviklingsbane som skissert ovenfor. En annen utfordring for myndighetenes del er følgelig å *endre* transportadferden til grupper som allerede har en lite miljøvennlig transportadferd.

Med utgangspunkt i resultatene fra denne studien, vurderes i det følgende ulike tiltak mot ulike grupper mht til spørsmålene/utfordringene ovenfor. Det er imidlertid ikke alle grupper det er nødvendig å påvirke og heller ikke alle grupper det nytter å påvirke, noe som også blir vurdert i det følgende.

²¹ Hva som påvirker hva i forholdet mellom bilbruk og aktivitetstyper, kan ikke besvares her. Sammenhengen her framsettes kun som en mulig forklaring på den lave bilbruken.

Personer som det er unødvendig å påvirke

At de hjemmeorienterte lavbrukerne har en miljøvennlig transportadferd skyldes trolig at de er eldre, gjerne pensjonister, som er lite aktive utenfor hjemmet. Dette kan igjen forklare hvorfor de er lavbrukere generelt av transportmidler. Ettersom transportadferden deres allerede er miljøvennlig, og det er liten grunn til å tro at de vil endre sin transportadferd i fremtida, er det unødvendig å påvirke dette segmentet.

Personer som kan komme til å endre sin transportadferd

Tatt i betraktning at transportadferden til de urbane multibrukerne og de multiaktive multibrukerne, er det heller ingen grunn til å påvirke deres transportprofil. Det kan imidlertid tenkes at noen blant de urbane multibrukerne og multiaktive multibrukerne kan endre sin transportprofil og transportadferd om deres livssituasjon skulle endres etter hvert som de blir eldre. Disse segmentene har imidlertid opparbeidet en kompetanse og vaner i forhold til bruk av kollektivtransport og kombinasjon av transportmidler som gjør at de står bedre "rustet" til endringer i livssituasjon (med for eksempel barn) sammenliknet med personer som kun har vært bilister fra ung alder av. Videre er de vant til en aktiv og fleksible tilværelse. For at de skal opprettholde sin transportadferd når de eventuelt får barn synes det sentralt å legge til rette for fleksibilitet i hverdagen mht til bruk av ulike transportmidler. Konkrete tiltak kan være å sørge for gode parkeringsmuligheter når det gjelder sykkel og bil ved buss og togterminaler som kan gjøre det enklere å kombinere ulike transportmidler i løpet av dagen. Et annet kan være å gjøre det enklere å ta med sykkel på kollektive transportmidler. En del i disse segmentene er opptatt av miljø, men det er vanskelig å si noe om hvor stor gjennomslagskraft appeller til deres miljøholdninger har når de strukturelle føringene for å ha bil blir for sterke.

Nøkkelsspørsmål: Hvordan tilrettelegge for en fortsatt spontan og fleksibel transportadferd?

Miljøvennlig transportadferd man må verne om

Bil- og kollektivbrukerne har en relativt miljøvennlig transportadferd. Ettersom de har relativt mindre tro på egen innvirkning på miljø, er det grunn til å tro at den miljøvennlige transportadferden i større grad er et utslag av hvilke aktiviteter de deltar på (lite ut av byen aktiviteter og høy deltakelse i utelivsaktiviteter (dvs sentrumsaktiviteter)), deres livssituasjon og hvor de bor (i sentrale strøk). At de blir tilbudt et godt kollektivtilbud til enhver tid synes å være det mest sentrale for å opprettholde dette segmentets transportadferd.

Nøkkelsspørsmål: Hvordan sikre denne gruppen et godt og lett tilgjengelig kollektivtilbud?

Tiltak når de strukturelle føringene blir for sterke

Trolig opplever enkelte av storbrukerne av bil og spesielt enkelte av de friluftorienterte bil- og sykkelbrukerne sin bilbruk som et sosial dilemma ettersom de bruker mye bil i det daglige (trolig på grunn av strukturelle føringar knyttet til det å ha barn), samtidig som de har sterke miljøvennlige holdninger. Den relativt høye sykkelbruken i hverdagen kan være et middel for å dempe det opplevde sosiale dilemmaet i forhold til bilbruk for enkelte. For disse, men også for dem som ikke opplever bilbruken som et sosialt dilemma, er det viktig å sørge for et godt kollektivtilbud i nærheten av barnehager/skoler og sørge for at barn kan gå i barnehage/skole i lokalmiljøet slik at de i størst mulig grad kan komme seg til og fra på egenhånd. Skolebusser kan også være et alternativ. Opplegg for kollektive løsninger når det gjelder fritidsaktiviteter bør også vurderes, eksempelvis at foreldrene alternerer på å kjøre barna til og fra fritidsaktiviteter eller at fritidslagene selv sørger for egne busser.

Både storbrukerne av bil og de friluftorienterte bil- og sykkelbrukerne benytter kun frie transportmidler som bil og sykkel, og følgelig vil kampanjer om bord på kollektive transportmidler ikke nytte verken blant storbrukerne av bil eller blant de friluftorienterte bil- og sykkelbrukerne.

Både de friluftorienterte bil- og sykkelbrukerne og storbrukerne av bil er imidlertid opptatt av friluftsliv og er svært aktive både når det gjelder ut av byen aktiviteter og sykkelbruk, noe som tyder på at de er opptatt av egen helse og velvære. Å tilrettelegge for fortsatt eller økt sykkelbruk blant disse gruppene er trolig et sentralt tiltak.

Nøkkelsspørsmål: Hvordan skaffe disse mer frihet i forhold til tidsklemma slik at bilen blir mindre nødvendig?

Fra vanebilist til kollektivbruker eller blandingsbruker?

De typiske fokuserte bilbrukerne synes å være vanemennesker og lite spontane (de rendyrker én aktivitet i løpet av ei uke, de er rene bilister og de er tradisjonelle), og det kan være vanskelig å få slike til å endre sine rutiner og sin transportadferd. At de ikke er barnefamilier (små hushold) og at de er godt voksne (52 år i gjennomsnitt) tyder på at de fleste er ferdig med barnfamiliestadiet og at det ikke ligger noen strukturelle føringar bak bilbruken (bortsett fra at noen flere enn de nøytrale bor mindre sentralt).

De synes å være lite opptatt av fysisk bevegelse og helse (er svært lite opptatt av ut av byen aktiviteter og sykler sjelden eller aldri), og følgelig vil tiltak rettet mot sykkelbruk i dette segmentet trolig ikke ha noen virkning.

Å appellere til miljøholdninger synes heller ikke særlig relevant da dette segmentet er relativt minst opptatt av miljøspørsmål.

De skiller seg imidlertid ut ved at de har en lavere inntekt og et mer nøkternt og sparsommelig forbruk enn de andre segmentene. Dette gir grunn til å tro at økonomiske tiltak/tiltak knyttet til pris kan ha en innvirkning på deres bilbruk.

Nøkkelsspørsmål: Hvordan gi disse en ”opplæring” i bruk av kollektive transportmidler og hvordan endre deres vaner (og er det mulig)?

6.4 Tegn på generasjonsskifte i bruk av bilen?

I løpet av 90-tallet var det en gradvis nedgang i førerkortandel blant ungdom i Norge (Hjorthol 1999, Bjørnskau 2000, Sagberg 2000, Stangeby 2000, Nordbakke 2002). Nedgangen var større i tettbygde strøk enn i spredte strøk. I Oslo var nedgangen størst. Fra 1991 til 2000 sank førerkortandelen fra 59 prosent til 47 prosent blant ungdom i alderen 18-24 år (Nordbakke 2002). De samme utviklingen har man også sett i både Sverige og Danmark (Aas 2000, Krantz og Vilhelmson 1996). I Sverige kan nedgangen i førerkortandelen blant ungdom tilbakeføres helt til 1978 (Krantz og Vilhelmson 1996 i Hjorthol 1999). Også i Sverige har nedgangen vært større i byer enn i mer spredte strøk. Mens halvparten av 18 og 19 åringene har førerkortet på landsbygda, er andelen kun 15 prosent i Stockholmsområdet (Stangeby 2000).

Selv om dagens unge kanskje tar førerkortet på et senere tidspunkt, gjør det at de forblir kollektivtrafikanter, syklist eller fotgjengere lenger enn om de skulle tatt førerkortet på et tidligere tidspunkt. Det er derfor grunn til optimisme på vegne av de framtidige reisevanene til de som er unge i dag. Dagens unge får blant annet bedre kompetanse i bruk av kollektivtransport enn om de hadde tilegnet seg førerkort på et tidligere tidspunkt, noe som trolig vil minske barrierene for å bruke slike transportmidler når de blir eldre – det forutsetter naturlig nok at de tilbys et godt kollektivsystem. At de også legger seg til andre *vaner* i forhold til transportadferd, gir også grunn til håp om mer miljøvennlige reisevaner i framtida for dagens unge: Reisevaner som dannes når man er ung kan legge grunnlaget for transportadferd i framtida.

De ovennevnte forholdene tatt i betraktning, er det grunn til å tro at kanskje flere i framtida vil plassere seg i livsstilsegmentene ”Multiaktive multibrukere” og ”Friluftorienterte bil- og sykkelbrukere”, og at færre vil plassere seg blant de ”Fokuserte bilbrukere”.

6.5 Livsstil – nye spørsmål, nye svar?

I studien har vi sett at livsstil har betydning for å forstå forskjeller i transportmiddelbruk (jf. kapittel 5.6.4), og at ved å studere livsstil og påvirkningsfaktorer i sammenheng kan man få et bredere bilde av hvilke faktorer som ligger bak folks valg av transportmidler. I diskusjonen av hvilke livsstilssegmenter det er mulig å påvirke til en mer miljøtilpasset transportadferd, og hvordan man eventuelt kan påvirke disse, vil et fokus på livsstil gi grunnlag for nye spørsmål med henhold til valg av transportmidler, noe som også kan gi nye svar og alternative løsninger mht til utforming av tiltak.

7 IKT, transportmiddelbruk og aktivitetsnivå

7.1 Aktivitetsnivå og bruk av IKT

En spørsmål som lenge har vært debattert er om IKT erstatter aktiviteter utenfor hjemmet. I denne studien er det ikke mulighet for å undersøke dette spørsmålet direkte. Derimot er det mulig å undersøke om det er forskjell i grad av internettbruk mellom de som kan karakteriseres som ”hjemmeorienterte”, dvs folk som er lite aktive utenfor hjemmet og de som er ”uteorienterte”, dvs folk som er svært aktive utenfor hjemmet. Et interessant spørsmål er om de hjemmeorienterte er mer flittige brukere av IKT enn det de mer uteorienterte er?

Et mål for bruk av IKT, er i hvilken grad en person foretar generell ”surfing” på internett i løpet av ei uke²². Etersom vi ikke vet hvor denne internettaktiviteten finner sted, har vi også undersøkt sammenhengen mellom grad av internettbruk i hjemmet og aktivitetsnivå, se vedlegg 8, tabell V.22. Begge analysene viser de samme tendensene. Tabell 7.1 viser sammenhengen mellom grad av internettbruk i løpet av ei uke og generelt aktivitetsnivå utenfor hjemmet.

Tabell 7.1. Grad av generell ”surfing” på internett i løpet av ei uke etter aktivitetsnivå*. I prosent.

	Meget aktiv	Aktiv	Lite aktiv	Passiv	Totalt
5 eller flere ganger i uka	7	8	6	4	7
1-4 ganger i uka	16	19	16	9	18
Sjeldnere	19	21	19	11	20
Aldri/ubesvart	58	52	59	76	55
Totalt	100	100	100	100	100
N=	2636	6551	1393	384	10964

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

Kilde: TØI rapport 579/2002

²² I undersøkelsen er det to spørsmål som går på internettbruk. Det ene går på hvor ofte man bruker internett hjemme og det andre går på hvor ofte man foretar ”surfing” på internett, uten spesifisering av hvor internettbruken finner sted, på arbeid eller i hjemmet. Svaralternativene i det førstnevnte spørsmålet er noe upresise og det har vært opp til respondenten selv å tolke hva som er stor og liten grad av internettbruk (”meget stor grad”, ”stor grad”, ”verken stor eller liten grad”, ”liten grad” og ”meget liten grad”). I det sistnevnte spørsmålet er svaralternativene mye mer presise i forhold til hvor ofte internett benyttes i løpet av ei uke. I denne studien benyttes derfor det sistnevnte spørsmålet som mål på hvor ofte man benytter internett, selv om vi ikke vet hvor denne internettbruken finner sted (på arbeid, hjemme eller andre steder). Grad av internettbruk hjemme etter aktivitetsnivå synes imidlertid å sammenfalle med hvor ofte man foretar generell ”surfing” på internett, i den forstand at bare de passive skiller seg ut ved at de har bruker internett mindre enn de andre aktivitetstypene, se vedlegg 8, tabell V.22.

25 prosent av befolkningen foretar generell ”surfing” på internett minst én gang i uka. De eneste som skiller seg noe ut med henhold til lavere internettbruk enn gjennomsnittet, er de passive (de som foretar aktiviteter utenfor hjemmet sjeldnere enn 1 gang i måneden). Disse har også dårligere tilgang til internett i husstanden enn de som er mer aktive utenfor hjemmet (jf. andelen som ikke har svart ”aldri” eller ikke svart på spørsmålet i denne gruppen, se også Vedlegg 8, tabell V.24). Verken de meget aktive (foretar aktiviteter minst 5 ganger i uka), de aktive (foretar aktiviteter minst 1-4 ganger i uka) og de lite aktive (foretar aktiviteter minst 1 gang i måneden) skiller seg spesielt ut fra befolkningen som helhet når det gjelder grad av internettbruk i hjemmet. Disse gruppene har også mer eller mindre lik tilgang til IKT som befolkningen som helhet (se også Vedlegg 8, tabell V.24).

De passive utgjør bare en liten del av befolkningen, og det er grunn til å tro at dette er en særegen gruppe. Generelt tyder resultatene på at det er liten sammenheng mellom aktivitetsnivå utenfor hjemmet og bruk av IKT.

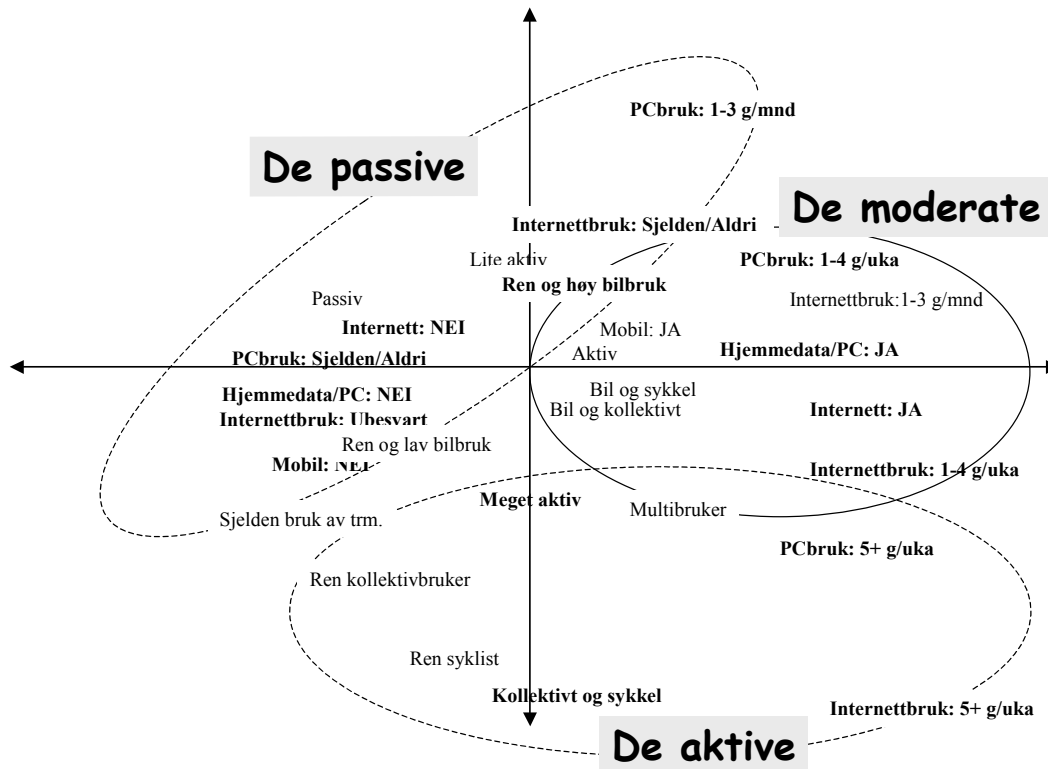
En konklusjon er imidlertid at det å være aktiv utenfor hjemmet ikke utelukker at man også er en aktiv bruker av internett. Bruk av IKT synes altså å komme *i tillegg* til aktiviteter utenfor hjemmet. Dette tyder på at IKT ikke nødvendigvis erstatter aktiviteter utenfor hjemmet. En tolkning er at IKT snarere kan bidra til å opprettholde en aktiv livsstil.

7.2 Transportmiddelbruk, aktivitetsnivå og IKT-bruk

Hvilke transportmidler man benytter og om man kombinerer ulike transportmidler, har sammenheng med hvor aktiv man er, jf. kapittel 4.2 og 5.2.3. De rene bilbrukere (enten daglige bilbrukere eller lavbrukere av bil) er mindre aktive, mens de som benytter sykkel enten alene eller i kombinasjon med andre transportmidler er mer aktive enn befolkningen. Det kan derfor være interessant å se på aktivitetsnivå, transportprofil og bruk og tilgang til IKT i sammenheng. Er det for eksempel slik at rene bilbrukere, som generelt er mer hjemmekjære enn befolkningen som helhet, i større grad benytter seg av IKT i løpet av ei uke?

Ved bruk av en multivariat korrespondanseanalyse har vi sett på tilgang til IKT, bruk av IKT, aktivitetsnivå og transportprofil i sammenheng. Tilgang til IKT måles etter hvorvidt en husstand har tilgang til mobiltelefon, hjemmedatamaskin/PC og/eller internett. To variabler benyttes som mål på bruk av IKT: Grad av generell ”surfing” på internett og bruk av hjemmedata/PC i løpet av ei uke. Nedenfor presenteres utfallet av denne analysen – i de som kan karakteriseres som IKT-rommet, jf. figur 7.1 (for en nærmere redegjørelse av dimensjonene i rommet, se vedlegg 8, figur V1).

En visuell analyse av utfallet, viser at IKT-bruken varierer både med hva slags aktivitetsnivå en person har og etter hvilken transportprofil en person har. På bakgrunn av hvor ofte respondentene sier de benytter IKT (internett og PC) i løpet av ei uke, mener vi å kunne skille ut tre idealtyper i IKT-rommet: De passive, de moderate og de aktive.



Kilde: TØI rapport 579/2002

Figur 7.1. Presentasjon av hvordan verdier på variablene internettbruk, PCbruk, tilgang til hjemmedata/PC, tilgang til internett, aktivitetsnivå utenfor hjemmet og transportprofil plasserer seg i grafen. Bare uthevede punkt er forklarende punkt. Skala: 2.0.

De passive er de som sjelden eller aldri benytter seg av PC og internett. De kjennetegnes ved at de dårlig tilgang til IKT i hjemmet (har ikke tilgang til mobil, internett eller PC), de er enten daglige bilbrukere eller lavbrukere av transportmidler (lavbrukere av bil og sjelden bruk av transportmidler) og også svært lite aktive utenfor hjemmet ("passiv" og "lite aktiv").

De moderate bruker PC og/eller internett 1-4 ganger i uka. De har god svært tilgang til IKT (eier/disponerer mobil, har tilgang til hjemmedatamaskin og internett i hjemmet). De kjennetegnes ytterligere av at de er aktive utenfor hjemmet, dvs at de foretar en aktivitet utenfor hjemmet 1-4 ganger i uka. Som framkomstmiddel benytter de bil i kombinasjon enten med kollektivtransport eller sykkel eller begge deler.

De aktive er storbrukere av IKT. De benytter internett og PC nesten daglig (5 ganger eller flere i uka). De har god tilgang til IKT (samme som de moderate). De er ikke bare svært aktive når det gjelder bruk av IKT, de er også meget aktive ellers. I løpet av ei uke foretar de flere enn fem aktiviteter utenfor hjemmet. De benytter seg av kollektivtransport og/eller sykkel for å komme seg til de ulike aktivitetene.

Det vi har beskrevet er idealtyper som illustrerer de grunnleggende forskjellene. Forskjellene mellom reelle brukergrupper vil ikke være så ekstreme.

Det største skillet i IKT bruk synes å gå mellom de som er rene bilister og mindre aktive utenfor hjemmet på den ene siden og de som er mer aktive utenfor hjemmet og

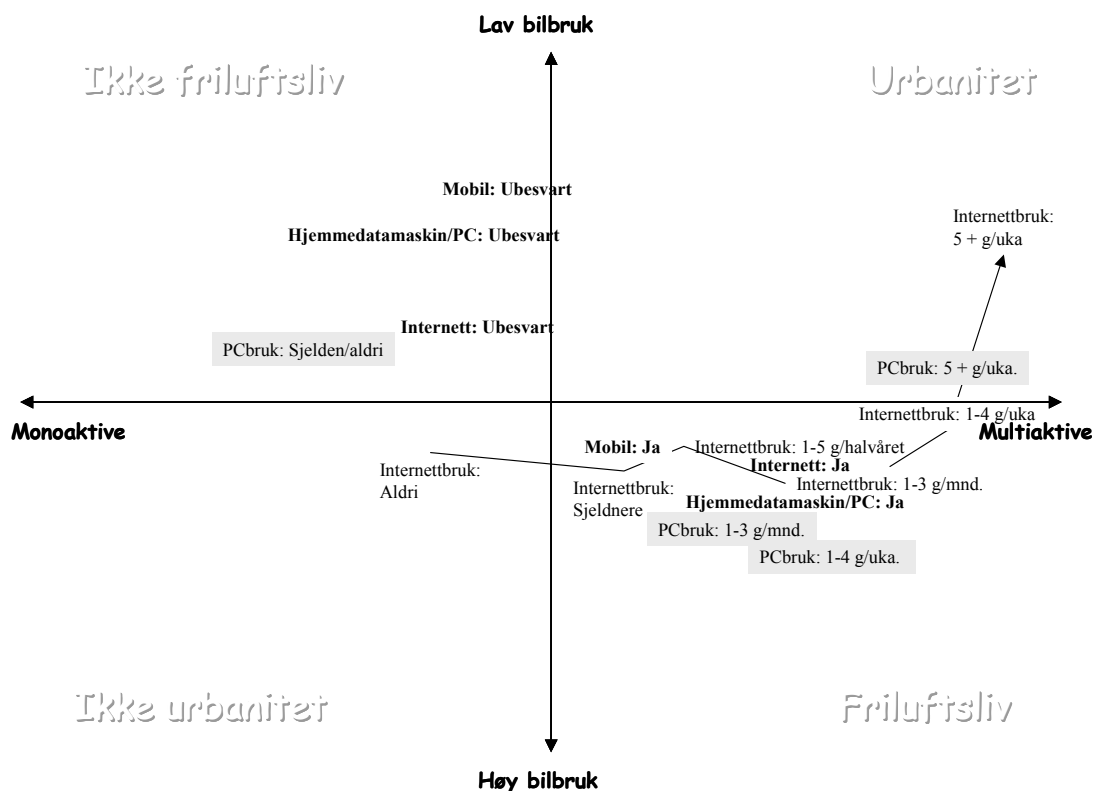
som i større grad kombinerer ulike transportmidler i løpet av ei uke. De førstnevnte er mindre flittige IKT-brukere enn de sistnevnte.

Det ser med andre ord ut til å være en sammenheng mellom en persons IKT-bruk og dennes transportprofil og aktivitetsnivå. Hvorvidt IKT-bruken har sammenheng med hvilken transportrelatert livsstil en person har eller om det er andre forhold som ligger til grunn, blir drøftet i det følgende.

7.3 Bruk og tilgang til IKT i lys av transportrelatert livsstil

Fordelingen av tilgang til IKT og bruk av IKT i transportrommet.

I dette avsnittet undersøkes hvilken sammenheng det er mellom tilgang til og bruk av IKT og dimensjonene i transportrommet som. Som vist i kapittel 5 er transportrommet et egnet utgangspunkt for forstå forskjeller i transportrelatert livsstil. Figur 6.1. viser hvordan supplementærpunkt som illustrerer tilgang til IKT (dvs mobiltelefon, hjemmedatamaskin/PC og internett) samt bruk av IKT (dvs grad av generell ”surfing” på internett og bruk av hjemmedatamaskin/PC) plasserer seg i transportrommet.



Kilde: TØI rapport 579/2002

Figur 7.2 Plassering av punkter som beskriver grad av internettbruk (dvs ”generell ”surfing” på internett) og grad av PCbruk i transportrommet. Skala: 0,6.

IKT-bruk avhenger av om en person er moderne eller tradisjonell

Grad av PC-bruk og internettbruk (dvs grad av generell ”surfing”) følger først og fremst den horisontale akse²³. Til venstre i grafen, blant de monoaktive, finner vi de som sier at de aldri/sjelden bruker PC eller aldri bruker internett. Til høyre i grafen, blant de multiaktive, finner vi dem som i en eller annen grad benytter seg av internett og/eller hjemmedatamaskin/PC. Multibrukerne er altså noe mer hyppige IKT-brukere enn de monoaktive²⁴. De multiaktive er i større grad multibrukere av transportmidler enn de monoaktive, som på sin side først og fremst er rene bilbrukere. Rene bilbrukere har et lavere aktivitetsnivå generelt enn andre grupper med andre transportprofiler (jf. kapittel 4.2). At IKT-bruk skal være avhengig av hvilket/hvilke transportmidler man benytter seg av eller omvendt, er vanskelig å tenke seg. Trolig har det mer med hvilke generelle holdninger og verdier de ulike transportprofilene har. Aktivitetsdimensjonen gjenspeiler forskjeller i generell livsstilsorientering. De multiaktive (og multibrukere av transportmidler) har først og fremst en moderne livsstilsorientering, mens de monoaktive (og rene bilbrukere) i større grad har en tradisjonell livsstilsorientering. Det er følgelig grunn til å tro at den noe større IKT-bruken blant de multiaktive skyldes at de også er mer tilbøyelige ovenfor nye impulser og til å ta i bruk ny teknologi enn det de monoaktive er.

Ekstrem høy IKT-bruk og ekstrem lav IKT-bruk har sammenheng med alder

I den første analysen av sammenhengen mellom IKT-bruk, aktivitetsnivå og transportprofil kom det fram at *de aktive* IKT-brukerne er kollektivbrukere og/eller sykkelbrukere, mens *de passive* er lavbrukere av bil og/eller at de sjelden bruker transportmidler. I transportrommet ser vi at de mest aktive internettbrukerne plasserer seg blant de mest urbane i transportrommet (i øvre høyre kvadrant). I dette området er det både flest unge og flest kollektivbrukere. De minst aktive IKT-brukerne og de som ikke bruker IKT i det hele tatt plasserer seg blant minst friluftorienterte i transportrommet (i øvre venstre kvadrant), et område hvor det er flest eldre. Trolig kan alder forklare forskjeller mellom dem med høy IKT-bruk og dem med svært lav IKT bruk.

Lav IKT-bruk kan også skyldes dårlig økonomi

De som ikke har tilgang til henholdsvis mobil, PC og internett finner vi blant de minst friluftorienterte (i øvre venstre hjørne). I den samme gruppen finner vi dem som oppgir at de sjelden/aldri benytter seg av PC som fritidsaktivitet og som ikke har svart på spørsmålet om internettbruk (trolig fordi de ikke har tilgang til internett). I dette området er det flest som mottar en eller annen form for trygd, og inntekten er

²³ Det er blitt kontrollert for hvordan variabelen som eksplisitt sier noe om internettbruken hjemme (det skiller mellom meget stor grad, stor grad, verken liten eller stor grad, liten grad og meget liten grad) fordeler seg i transportrommet. En slik analyse viste at også denne variabelen følger den horisontale dimensjonen.

²⁴ Forskjellene er imidlertid ikke så store. Også de som bare en sjelden gang i løpet av året (1-5 ganger i halvåret eller sjeldnere) benytter seg av internett og/eller PC plasserer seg blant de multiaktive.

derfor også lavest, noe som trolig også kan bidra forklare hvorfor tilgangen til IKT er dårligst i dette, og dermed også hvorfor bruken er så lav i dette segmentet.

De med best tilgang plasserer av henholdsvis mobil, hjemmedatamaskin/PC og internett plasserer seg nederst til høyre i transportrommet. Dette er et området som er preget av god økonomi (både personlig og husholdningens), noe som trolig også kan forklare den relativt høye bruken av IKT i dette segmentet.

Referanser

- Berge G og Nondal T 1994:
Livsstil som barriere. Holdninger til bil og kollektivtransport blant bilbrukere i Oslo og Akershus. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI-rapport 267/1994.
- Berge, G. 1996:
Livsstil og transportmiddelvalg. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI-rapport 328/1996.
- Berge, G. 1997:
Livsstil, miljøbevissthet og transportatferd. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI-rapport 366/1997.
- Berge, G. 1998:
 ”Livsstil, miljøbevissthet og transportmiddelvalg”. I *Faglig mangfold – nyttig kunnskap*. Strumse, Einar (red.). Oslo. Norges Forskningsråd. 1998.
- Berge, G. 1999:
Velferd og mobilitet. Identifisering og analyse av segmenter i befolkningen med ulik reiseaktivitet. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI-rapport 442/1999.
- Berge, G. og Amundsen, A. 2001:
Holdninger og transportmiddelvalg – en litteraturstudie. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI-rapport 512/2001.
- Bjørnskau, T. 2000:
Risiko i veitrafikken 1997/98. Transportøkonomisk institutt. TØI-rapport 483/2000.
- Bourdieu, P. 1984:
Distinction. London. Routledge.
- Engebretsen, Ø. 1996:
Lokalisering, tilgjengelighet og arbeidsreiser. En analyse av arbeidsreiser i Osloregionens sørkorridor basert på kriteriene i ABC-systemet. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI-notat 1048/1996.
- Featherstone, M. 1994:
Kultur, kropp og konsumption. Stockholm, Brutus Østerling forlag.
- Giddens, A. 1991:
Modernity and self-identity. Self and society in the late modern age. Polity Press. Cambridge.
- Giddens, A. 1994:
 “Living in a post-traditional society”. I *Reflexive modernization.* Beck, Giddens & Lash (red.). Cambridge, Polity press.

- Graham G. & Marvin S:
Telecommunication and the city. Electronic spaces, urban places. London, Routledge.
- Greenacre, M J and Blasius, Jörg 1994:
Correspondence analysis in the social sciences. London, Academic Press. 0-12-104570-6.
- Greenacre, M J. 1984:
Theory and application of correspondence analysis. London, Academic Press.
- Hellevik, O. 1993:
"Kulturelle skillelinjer i dagens samfunn. Et innlegg i postmaterialisme-debatten" i *Sosiologisk Tidsskrift*. Nr.1: 25-50.
- Hellevik O 1996:
Nordmenn og det gode liv. Norsk Monitor 1995-1999. Universitetsforlaget, Oslo 1996.
- Hjellbrekke, J. 1999:
Innføring i korrespondanseanalyse. Fagbokforlaget. Bergen.
- Hjorthol R. og Berge G. 1997:
Miljøbevissthet og valg av reisemåte. Et pilotprosjekt om forholdet mellom miljøholdninger og dagliglivets reiser i to byområder. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI-rapport 350/1997.
- Hjorthol Randi 1999:
Daglige reiser på 90-tallet. Analyser av de norske reisevaneundersøkelsene fra 1991/92 og 1997/98. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI-rapport 436/1999.
- Hjorthol, R. 2002:
Everyday travel and use of information and telecommunication technology at home. Oslo, *Transportation Research A*, 36/5, pp 437-453 (forthcoming)
- Inglehart, R. 1990:
Culture shifts in advanced industrial society. Princeton 1990.
- Inglehart, R. 1977:
The silent revolution – Changing values and political styles among Western Publics. Princeton, Princeton University Press.
- Jensen, M. 2001:
Tendenser i tiden – en sosiologisk analyse af mobilitet, miljø og moderne mennesker. Fredriksberg, Samfundslitteratur 2001.
- Knutsen O. 1985:
Politiske verdier, konflikter og ideologi. Den norske politiske kulturen i et komparativt perspektiv. Doktorgradsavhandling ved Institutt for statsvitenskap. Universitetet i Oslo.
- Kolbenstvedt M, Solheim T og Amundsen A H 2000:
Miljøhåndboken. Trafikk og miljøtiltak i byer og tettsteder. Oslo, Transportøkonomisk institutt. ISBN 82-480-0147-4.

Krantz L-G. og Vilhelmson, B. 1996.

Förändringar av den daglige rörligheten i Sverige 1978-1994. Göteborg. Occasional Papers 1996:2. Kulturgeografiska institutionen, Handelshögskolen vid Göteborgs Universitet.

Lavik, R. 1997:

Miljøengasjement i endring? Oslo. Statens institutt for forbruksforskning. Arbeidsrapport nr. 7 – 1997.

Lindén, A-L. 1992:

Livsstil, miljø och miljöhandlingar – et teoretisk perspektiv. I: *Livsstil och miljö – På väg mot ett miljövänlig beteende?* Rapport fra konferanse på Hässelby slott den 16-18 mars 1992. ISBN 91-620-11227

Nordbakke, S. 2002:

Konstruksjon av transportrommet. Oslo. Transportøkonomisk institutt. Arbeidsdokument under arbeid. SM/1409/2002

Nordbakke, S. 2002:

Førerkort og bilbruk blant ungdom på 90-tallet. Tegn på endringer i ungdoms reisevaner? Oslo. Transportøkonomisk institutt. TØI-rapport 564/2002.

Norheim, B. og Stangeby I. 1999:

Konkurransflater i persontransportmarkedet. Drivkrefter og utviklingstrekk. Oslo. Transportøkonomisk institutt. TØI-notat 1150/1999.

Rosenlund, L. 1992:

Korrespondanseanalyse. Metode for kvantitativ behandling av kvalitative data. Arbeidspapirer fra Høgskolesenteret i Rogaland. Nr. 156.

Rosenlund, L. 1995a:

”Korrespondanseanalyse. Dataanalysens magiske øye”. *Sosiologisk Tidsskrift.* Nr.1.

Rosenlund, L. 1995b:

Methodology and the Analysis of Urban Cultural Spaces. Utkast presentert på den 2. konferansen ”Theory, Culture and Society: Culture and Identity”. 10 – 14 august 1995, Berlin.

Rosenlund, L. 1998:

”Sosiale strukturer og deres metamorfoser”. *Sosiologisk Tidsskrift.* Nr. 1 og 2: 45-74.

Rideng, A. 1998.

Persontransport 1985-1995. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI-rapport 384/1998.

Sagberg, F. 2000

Evaluerings av 16-årsgrense for øvelseskjøring med personbil. Ulykkesrisiko etter førerprøven. Oslo. Transportøkonomisk institutt. TØI-rapport 498/2000.

Solheim T og Aas H 1998:

Trafikkens to ansikter. Debattheft om problemer, konflikter og muligheter. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI-rapport 390/1998.

Stangeby I, Haukeland JV og Rideng A 1999:

Reisevaner i Norge 1998. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI-rapport 390/1998.

Stangeby, I. 2000

Ungdoms reisevaner – fra bil til buss? Oslo. Transportøkonomisk institutt. Arbeidsdokument PT/1433/2000.

Vibe N 1993:

Våre daglige reiser. Endringer i nordmenns reisevaner fra 1985 til 1992. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI-rapport 171/1993.

Vilhelmson B 1990:

Vår dagliga rörlighet. Om resandets utveckling, fördelning och gränser. Göteborgs Universitet, Kulturgeografiska institutionen, Handelshögskolan. Choros 1990:3.

Widlert, S. 1992:

Kan livsstilar och värderingsförskjutningar bidra till att förklara kollektivtrafikens utveckling? Stockholm. Kommunikationsberedningen. KfV-publikation 1992.

Aardal, B 1993: *Energi og miljø: nye stridsspørsmål i møte med gamle s strukturer*. Oslo. Institutt for samfunnsforskning. 1993.

Aas, H. 2000

Færre unge tar førerkort – og flere kjører kollektivt. *Samferdsel nr. 5/2000*.

VEDLEGG 1: Transportprofiler etter bakgrunnsvariable

Tabell V.1: Transportprofil etter ulike bakgrunnsfaktorer. Prosent. Ubesvart utelatt. N=11012

	Ren og høy bilbruk	Ren og lav bilbruk	Ren koll.-bruker	Ren syklist	Bil og koll.	Bil og sykkel	Koll. og sykkel	Multi-bruker	Sjelden bruk	Totalt
Kjønn**										
Mann	50	42	34	47	39	50	37	42	42	47
Kvinne	50	58	66	53	61	50	63	58	58	53
Totalt	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N=	5497	325	416	176	1037	2304	198	502	382	10837
Alder**										
18-29 år	12	8	17	22	22	13	40	30	10	15
30-44 år	32	16	19	27	26	40	34	34	16	32
45-59 år	33	25	23	25	29	28	13	22	23	29
60 år+	23	52	41	26	23	19	14	14	51	24
Totalt	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N=	5497	325	416	176	1037	2304	198	502	382	10837
Livsfasen**										
Enslig	17	30	58	42	19	14	51	14	44	20
Ugift bor sammen med foreldre	2	2	2	5	10	3	4	16	2	4
Ugift bor sammen med andre	2	5	6	6	3	2	11	3	4	3
Enslig m barn 0-6 år	2	1	2	2	1	1	2	2	2	2
Gift/sambo m barn 0-6 år	19	6	3	6	13	22	4	18	6	17
Enslig m barn 7-12 år	2	0	2	2	1	2	3	1	2	2
Gift/sambo m barn 7-12 år	9	4	2	1	8	12	2	8	2	8
Enslig m barn 13-19 år	1	1	2	3	1	1	2	1	0	1
Gift/sambo m barn 13-19 år	7	6	0	5	6	7	1	6	4	6
Gift/sambo uten barn	40	46	21	29	37	34	22	30	33	37
Totalt	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N=	5473	324	415	175	1036	2298	198	501	381	10801
Barn u/13 år i husholdet**										
Nei	68	88	91	89	75	62	90	67	87	70
Ja	32	12	9	11	25	38	10	33	13	30
Totalt	5496	325	416	175	1037	2303	198	501	382	10833
N=	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Personlig inntekt**										
0-149 tusen	21	42	33	34	27	20	40	32	48	24
150-249 tusen	35	33	32	39	28	34	22	24	29	33
250-349 tusen	29	17	30	23	28	32	29	27	18	29
350 tusen eller mer	15	8	5	5	17	14	9	18	6	14
Totalt	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N=	5001	264	359	154	920	2098	176	456	308	9736

Tabell V.1 fortsetter neste side.....

Tabell V.1. fortsetter

	Ren og høy bilbruk	Ren og lav bilbruk	Ren koll. bruker	Ren syklist	Bil og koll.	Bil og sykkel	Koll. og sykkel	Multi-bruker	Sjelden bruk	Totalt
Husholdets inntekt**										
Under 250 tusen	19	39	51	46	19	18	43	17	59	22
250-349 tusen	18	22	28	22	16	18	25	14	16	18
350-549 tusen	40	29	14	21	35	40	20	36	17	37
550 tusen eller mer	23	9	7	10	30	24	11	33	8	23
Totalt	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N=	4958	258	352	147	873	2075	171	423	303	9560
Hovedkilde til livsopphold**										
Inntektgivende arbeid	71	37	45	56	62	74	56	64	35	67
Alderspensjonist	15	39	31	20	17	14	12	9	41	17
For tiden arbeidsledig/-trygd	2	2	2	2	2	2	3	2	4	2
Annen type trygd	6	12	9	5	5	4	4	3	13	6
Elev, student	2	2	10	13	10	4	23	19	4	5
Hjemmeværende/ Husarbeide i hjemmet	3	5	1	3	3	3		3	3	3
Forsørget	0	0	0		1	0	1	1		0
Annet	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1
Totalt	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N=	5495	325	415	176	1037	2304	197	501	382	10832
Arbeid heltid/deltid**										
Heltid	57	28	38	43	51	57	48	52	30	53
Deltid	13	8	7	11	10	16	6	12	6	13
Varierer	1	1		2	1	1	1	1		1
Nei	29	63	55	44	38	26	44	36	65	33
N=	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Totalt	5496	325	416	176	1037	2304	198	502	382	10836
Bosted**										
Oslo	4	6	36	12	19	3	35	17	8	8
Akershus	9	7	8	6	16	9	13	17	8	10
Bergen, Trh, Stavanger	12	10	22	16	20	11	20	14	10	13
6 mindre TP10reg	12	11	10	9	14	13	11	15	12	12
Andre mindre byområder	24	20	12	22	18	23	12	21	21	22
Landkommuner	39	47	12	35	13	41	10	17	42	34
Totalt	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N=	5497	325	416	176	1037	2304	198	502	382	10837
Antall personer i husholdningen										
1person	17	30	58	41	20	15	51	14	44	21
2 personer	39	48	30	35	38	35	31	32	35	37
3 eller 4 personer	35	18	10	20	35	39	17	43	17	33
5 eller flere personer	9	5	1	3	7	11	2	11	3	9
Totalt	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N=	5497	325	416	176	1037	2304	198	502	382	10837

Kilde: TØI rapport 579/2002

Beskrivelse av grupper med ulik transportprofil

Ren og høy bilbruker (50 prosent av utvalget):

Denne profilgruppen skiller seg ikke ut fra gjennomsnittet når det gjelder sosioøkonomiske og demografiske forhold. En grunn til dette kan være at de utgjør en så stor andel (50 prosent) av utvalget, noe som også gir seg utslag på gjennomsnittet. At de ikke skiller seg ut fra gjennomsnittet på noen punkt kan også tilsi at denne profilgruppen er en høyst sammensatt gruppe når det gjelder sosioøkonomiske og demografiske forhold.

Sammenliknet med de andre profilgruppene skiller denne gruppen seg imidlertid ut på noen punkt. Blant annet utmerker de seg ved at det er mange som har inntektsgivende arbeid (71 prosent). De fleste (67 prosent) er også i typisk yrkesaktiv alder (fra 30 til 59 år). 63 prosent har en husholdningsinntekt på over 350 000. Sammenliknet med de andre profilgruppene er det mange som har barn under 13 år (32 prosent), og de fleste (83 prosent) bor sammen med en eller flere personer. Kvinner og menn er likt representert.

Ren og lav bilbruker (3 prosent av utvalget):

Denne profilgruppen er i stor grad preget av alderspensjonister (39 prosent), og det er også flest med høy alder i denne gruppen. 52 prosent er over 60 år. Bare 37 prosent svarer at de har inntektsgivende arbeid. Inntekten i denne profilgruppen er dermed tilsvarende lav. En stor andel (42 prosent) har en personlig inntekt under 150 000 kroner (mot 24 prosent i befolkningen). Den lave inntekt kan trolig forklares med den høye andelen alderspensjonister på den ene siden og på den annen side med at det er mange på annen type trygd (12 prosent) i denne profilgruppen (gjennomsnitt 6 prosent). Andelen unge er svært lav. Bare 8 prosent er under 30 år (gjennomsnitt 15 prosent). Det er en overvekt av kvinner (58 prosent).

Ren kollektivbruker (ca. 4 prosent av utvalget):

Det er relativt flest kvinner (66 prosent) i denne profilgruppen, og andelen er langt over gjennomsnittet (53 prosent).

Denne gruppen har en del likhetstrekk med dem med "Ren og lav bilbruk", men andelen pensjonister er noe lavere (31 prosent), og noen flere har inntektsgivende arbeid (45 prosent). Sammenliknet med gjennomsnittet er det allikevel få i inntektsgivende arbeid (67 prosent). Økonomien synes å være noe bedre i denne gruppen enn i gruppen med ren og lav bilbruk (noe som trolig skyldes at det er flere i inntektsgivende arbeid), selv om den er dårligere enn den for gjennomsnittet. 33 prosent har en personlig inntekt under 150 000 kroner (gjennomsnitt 24 prosent), mens 46 prosent har en husholdningsinntekt under 250 000 kroner (gjennomsnitt 22 prosent). At husholdningsinntekten er lavere enn for gjennomsnittet skyldes trolig at det er flere enslige i denne profilgruppen (58 prosent) enn i utvalget som helhet (20 prosent). Og de fleste (91 prosent) har ikke barn under 13 år. De er flest middelaldrende og eldre i denne profilgruppen. 64 prosent er over 45 år (gjennomsnitt 53 prosent). Aldersgruppen 18-29 år skiller seg ikke ut fra gjennomsnittet, men det er flere elever/studenter i denne profilgruppen (10 prosent) enn i utvalget som helhet (5 prosent).

Ren syklist (ca. 2 prosent av utvalget):

Denne profilgruppen består av dem med inntektsgivende arbeid (56 prosent), alderspensjonister (20 prosent) og elever/studenter (13 prosent). De skiller seg ikke ut fra gjennomsnittet når det gjelder alder. Husholdningsinntekten er lav. 46 prosent har en husholdningsinntekt under 250 000 kroner (gjennomsnitt 22 prosent), noe som trolig kan begrunnes med at det er mange enslige uten barn denne profilgruppen (42 mot 20 prosent i befolkningen). Det er også noen flere enslige med forsørgeransvar sammenliknet med befolkningen. Den lave husholdningsinntekten kan også sees i sammenheng med at det er flere enslige i denne profilgruppen. Men også den personlige inntekten er lav. De fleste (73 prosent) har en personlig inntekt under 250 000 kroner (57 prosent i befolkningen), noe som trolig kan forklares med at det er færre i inntektsgivende arbeid enn i befolkningen som helhet. Kvinner og menn er likt representert.

Bil og kollektivt (9 prosent av utvalget):

Profilgruppen skiller seg ikke spesielt ut når det gjelder hva som er hovedkilde til livsopphold. Det er noen flere elever/studenter (10 prosent) enn for gjennomsnittet (5 prosent). De skiller seg heller ikke ut når det gjelder alder. Andelen kvinner er imidlertid høyere (61 prosent) enn for gjennomsnittet (53

prosent). Profilgruppen skiller seg ikke ut fra gjennomsnittet når det gjelder husholdningsinntekt og personlig inntekt. De fleste er 2 eller flere personer i husstanden (80 prosent).

Bil og sykkel (21 prosent):

Personer i inntektsgivende arbeid er dominerende i denne profilgruppen (74 prosent). De fleste er mellom 30 og 59 år (68 prosent). Andelen personer i alderen 30-44 er noe høyere (40 prosent) enn i befolkningen (32 prosent). De fleste er 2 eller flere personer i husstanden (85 prosent), og det er flere som har barn under 13 år (38 prosent) sammenliknet med gjennomsnittet (30 prosent). Profilgruppen skiller seg ikke ut fra gjennomsnittet når det gjelder husholdningsinntekt, personlig inntekt eller kjønnsfordeling.

Kollektivt og sykkel (2 prosent):

Det er relativt flest elever/studenter (23 prosent) sammenliknet med de andre profilgruppene. Andelen unge er da også svært høy. 40 prosent er mellom 18 og 30 år (gjennomsnitt 15 prosent). De fleste (74 prosent) er under 45 år og nesten ingen har barn under 13 år (90 prosent). De fleste bor alene (51 prosent) eller sammen med en annen person (31 prosent). Bare litt over halvparten (56 prosent) har inntektsgivende arbeid og 40 prosent har en personlig inntekt under 150 000 kroner (gjennomsnitt 24 prosent).

En betydelig andel er kvinner i denne profilgruppen (63 prosent).

Multibruker (5 prosent):

Denne profilgruppen er mer eller mindre lik "kollektiv og sykkel"-gruppen. De fleste er i inntektsgivende arbeid (64 prosent), og andelen elever/studenter er relativt høy (19 prosent). Andelen personer under 45 år er noe lavere (65 prosent) enn dem i "kollektiv og sykkel", men allikevel er de relativt yngre enn i utvalget som helhet (47 prosent er under 45 år i befolkningen). De fleste bor sammen med en annen person (32 prosent) eller sammen med flere (54 prosent). 33 prosent har barn under 13 år (30 prosent i befolkningen). Multibrukere skiller seg ikke ut fra befolkningen når det gjelder husholdningsinntekt, men noen flere har en personlig inntekt på under 150 000 (32 prosent) sammenliknet med utvalget som helhet (24 prosent). Dette skyldes trolig den høye andelen studenter og unge i denne profilgruppen.

Kvinner er i overvekt (58 prosent).

Sjelden bruk av transportmidler (4 prosent):

Det er relativt flest alderspensjonister i denne profilgruppen (41 prosent), og andelen med inntektsgivende arbeid er lav (35 prosent). Over halvparten har en eller annen form for trygd ("alderspensjon", "for tiden arbeidsledig/arbeidstrygd" eller "annen type trygd") som hovedkilde til livsopphold (58 prosent). Ikke overraskende er da at det relativt flest i denne profilgruppen som har en personlig inntekt under 150 000 kroner (48 prosent).

De er eldre, 74 prosent er 45 år eller mer, og 51 prosent er over 60 år. De fleste bor enten alene (44 prosent) eller sammen med en annen person (35 prosent). Kvinner er overrepresentert (58 prosent).

VEDLEGG 2: Aktivitetsnivå etter bosted

Tabell V.2: Aktivitetsnivå generelt og type aktivitet etter bosted. Andel aktive minst én gang i uka eller minst én gang i måneden i prosent.

		Oslo	Akershus	Bergen, Trh,Stvg/ Sandnes	6 mindre TP10reg	Andre mindre byområder	Land- kommuner	Totalt
Aktivitetsnivå generelt	Minst én gang i uka	87	83	88	85	84	81	84
	N=	(858)	(1103)	(1451)	(1364)	(2402)	(3786)	(10964)
Ut av byen	Minst én gang i uka	73	69	73	69	71	70	71
	N=	(857)	(1102)	(1447)	(1363)	(2392)	(3780)	(10941)
Ikke stedsspesifikke	Minst én gang i uka	60	56	61	57	53	48	54
	N=	(846)	(1090)	(1441)	(1340)	(2366)	(3743)	(10826)
Uteliv	Minst én gang i uka	24	12	15	14	15	12	14
	N=	(846)	(1093)	(1442)	(1351)	(2367)	(3731)	(10830)
Kultur	Minst én gang i måneden	24	22	24	23	22	23	23
	N=	(849)	(1097)	(1450)	(1347)	(2369)	(3717)	(10829)

Kilde: TØI rapport 579/2002

Det er ikke store forskjeller i aktivitetsnivå mellom ulike typer bosted. Noen forskjeller mellom mer tettbygde og spredtbygde strøk er det allikevel.

Sammenliknet med andre mindre tettbygde strøk, er det i Oslo og i de andre store byene (Bergen, Stavanger, Trondheim) flere som foretar en aktivitet minst én gang i uka. For Oslo sin del kan dette forklares med at det er flere som deltar i både utelivsaktiviteter og ikke stedsspesifikke aktiviteter sammenliknet med gjennomsnittet for hele landet. For de store byene sin del kan det forklares med at det er flere som deltar på ikke stedsspesifikke aktiviteter enn i befolkningen som helhet. Derimot er det færre som deltar på ikke stedsspesifikke aktiviteter på i landkommuner sammenliknet med landet for øvrig. Dette kan tyde på at tilbudet av aktiviteter er bedre i de mer tettbygde stedene enn i de mer spredtbygde stedene. At flere er aktive når det gjelder uteliv i Oslo skyldes trolig at tilbudet av restauranter, caféer, barer er bedre i denne byen enn i andre steder av landet.

Ingen av de andre bostedstypene skiller seg ut verken når det gjelder aktivitetsnivå generelt eller aktivitetsnivå på ulike aktivitetstyper.

VEDLEGG 3: Faktoranalyse av miljøspørsmål

I alt 15 spørsmål var tiltenkt å måle ulike aspekt ved respondentenes oppfatninger og atferd omkring miljø. Faktoranalyse (prinsipale komponenters metode) ble benyttet for å undersøke om spørsmålene kunne betraktes som indikatorer på en generell dimensjon eller på flere, mer spesifikke dimensjoner.

Ut i fra kriteriet om en Eigenvalue større enn 1, indikerte analyse en underliggende struktur på tre faktorer. Imidlertid tydet visuell inspeksjon av Scree-plot på en underliggende struktur på en faktor. En modell basert på tre faktorer ble valgt ut i fra følgende hensyn:

Den forklarte betydelig mer varians enn modellen med en faktor, henholdsvis 55.3 % mot 37.2 %.

Flere av faktorladningene i en-faktor modellen var relativt lave. Tre-faktor modellen ble ansatt som den mest meningsfulle ut i fra en teoretisk vurdering av faktorenes innhold.

Siden faktorene ble antatt å korrelerte med hverandre, ble oblik rotasjon benyttet. Ett av spørsmålene, ”Jeg.....” ble utelatt siden dette hadde omtrent like store ladninger fra alle tre faktorene. Tabell V.3 viser standardiserte faktorladninger og Eigenvalue for tre-faktor modellen basert på de gjenværende 14 miljøspørsmålene.

Tabell V.3: Prinsipale komponenters metode med oblik rotasjon av miljøspørsmålene

	1	2	3
Faktor 1: Personlig engasjement og miljøatferd			
Energisparing	.78	-.33	-.27
Bruke miljøvennlige varer	.77	-.12	.02
Miljøvernspørsmål	.70	-.22	.04
Delta i naturvernarbeid	.66	-.11	.08
Jeg unngår varer med kunstige tilsetninger	.63	.31	.09
Jeg foretrekker å kjøpe matvarer som er økologisk dyrket	.62	.25	.23
Jeg unngår å kjøpe eller bruke produkter som forurensrer miljøet	.59	.10	.27
Faktor 2: Tro på egen innvirkning på miljøet			
Mitt forbruk har liten negativ innvirkning på miljøet, og jeg bruker derfor energi uten å tenke på å spare	-.12	.70	-.05
Jeg skal ha det godt og varmt uansett hva det måtte koste samfunnet	-.07	.65	-.20
Faktor 3: Politisk engasjement			
Det må være miljøavgift på bensin	.13	.07	.70
Av miljøhensyn er jeg motstander av norsk gasskraftutbygging	-.02	.02	.68
Jeg aksepterer lavere levestandard for å redusere miljøødeleggelser	.28	.01	.63
I en valgsituasjon bør arbeidsplasser prioriteres fremfor miljøvern	.11	.34	-.61
For å hindre utbygging av nye kraftverk er jeg villig til å redusere eget strømforbruk gjennom ENØKtiltak	.15	-.28	.49
Eigenvalue	4.43	1.82	3.46
Total forklart varians: 55.3 %.	Kilde: TØI rapport 579/2002		

Faktor 1 har høye ladninger til spørsmål som uttrykker interesse for miljøvernspørsmål og spørsmål som omhandler miljøvennlig atferd. Dette gir teoretisk mening, siden engasjement og atferd kan forventes å gå hånd i hånd. Ut fra disse spørsmålene er faktoren kalt ”Personlig engasjement og interesse”.

Faktor 2 har kun ladninger til to spørsmål. Disse skiller seg imidlertid fra de andre spørsmålene, da de omhandler konsekvenser av personlig energiforbruk for miljø og

samfunn. En person som skårer høyt på denne faktoren har liten tro på at hun eller hans energiforbruk har noen betydning for miljø og samfunn, og er av den grunn kalt ”Tro på egen innvirkning”.

Faktor 3 er en velkjent dimensjon i forhold til tidligere undersøkelser om holdninger til miljø, siden denne inneholder spørsmål omkring det å prioritere økonomi fremfor miljøvern (se f eks, Aardal, 1993).

Tabell V.4 viser korrelasjonene mellom de tre faktorene. Som vist i tabellen var det relativt svake korrelasjoner mellom faktor 2 og de andre faktorene. Dette tyder på at oppfatninger om konsekvenser av personlig energiforbruk har lite til felles med de to andre faktorene. På den andre side var det en moderat korrelasjon mellom faktorer 1 og faktor 3. Dette tyder på at de som viser engasjement og utfører miljøatferd samtidig er tilbøyelige til å prioritere miljøet fremfor økonomisk vekst.

Tabell V.4: Produkt-moment korrelasjoner mellom miljøfaktorene

	1	2	3
1. Interesse og engasjement	-	-.16	.42
2. Tro på egen innvirkning	-.16	-	-.16
3. Vekst vs. Vern	.42	-.16	-

Kilde: TØI rapport 579/2002

Tabell V.5: Grad av interesse for ulike miljøspørsmål. I prosent. Ubesvart utelatt.

	Meget interessert	Litt interessert	Litt uinteressert	Meget uinteressert	Total	Antall
Interesse for bruk av miljøvennlige varer	24	54	18	4	100	10710
Interesse for miljøvernspørsmål	18	50	22	10	100	10686
Interesse for energispørsmål	25	55	16	5	100	10743
Interesse for å delta i naturvernsarbeid	5	33	43	20	100	10648

Kilde: TØI rapport 579/2002

Tabell V6. Oversikt over grad av enighet i ulike påstander om miljø. Ubesvart utelatt.

	Helt enig	Litt enig	Verken enig eller uenig	Litt uenig	Helt uenig	Total	Antall
Jeg unngår å kjøpe eller bruke produkter som forurenser miljøet	20	40	23	11	6	100	10796
Jeg foretrekker å kjøpe matvarer som er økologisk dyrket	10	23	32	19	17	100	10770
Jeg unngår varer med kunstige tilsetninger	16	29	32	15	9	100	10772
Mitt forbruk har liten innvirkning på miljøet, og jeg bruker derfor energi uten å tenke på å spare	10	20	19	30	20	100	10784
Jeg skal ha det godt og varmt uansett hva det måtte koste samfunnet	8	14	22	29	28	100	10821
Det må være miljøavgift på bensin	15	22	18	15	30	100	10775
Jeg aksepterer lavere levestandard for å redusere miljødelegelser	17	30	25	15	13	100	10799
Av miljøhensyn er jeg motstander av norsk gasskraftutbygging	17	14	29	15	25	100	10790
For å hindre utbygging av nye kraftverk er jeg villig til å redusere eget strømforbruk gjennom ENØK-tiltak	16	29	28	13	13	100	10758
Jeg aksepterer lavere levestandard for å redusere miljødelegelser	17	30	25	15	13	100	10799

Kilde: TØI rapport 579/2002

Konstruksjon av indekser basert på spørsmålene i hver faktor:

På bakgrunn av spørsmålene som inngår i hver faktor, er det blitt konstruert en indeks. Ettersom tilslutning til de ulike miljøspørsmålene måles på en skala opp til fem verdier (for de fleste spørsmålene), har vi valgt å konstruere indekser som går fra 1 til 5. For å få dette til har vi dividert indeksen med antall spørsmål som inngår i hver faktor. Inndeling av grad av tilslutning til de ulike miljøorienteringene er foretatt på følgende måte:

De som skårer mellom 1-2 på indeksene blir betegnet "Positive", de som skårer 2.1-3 blir betegnet "nøytrale", mens de som skårer lavere enn 3.1 på indeksene får betegnelsen "Negative".

VEDLEGG 4: Faktoranalyse av forbruksspørsmål

Tabell V.7: Faktorskårer for spørsmålene knyttet til forbruksorientering. Andel helt og litt enig i prosent. Antall: 11012 personer over 18 år.

	Faktor 1	Faktor 2	Faktor 3	Helt og litt enig
Oversiktlig økonomi				
Jeg sparer et fast beløp hver måned	0,698	0,121	-0,003	
Min husstand har alltid penger i bakhånd for bruk ved store uforutsette utgifter	0,662	-0,176	-0,117	
Min husstand fører regnskap over utgifter	0,649	-0,011	0,090	
Jeg er svært interessert i stoff om personlig økonomi i aviser og ukeblader	0,554	-0,010	0,205	
Luksuriøst forbruk				
Det hender jeg kjøper ting jeg ikke får bruk for	0,007	0,809	0,015	
Ofte synes jeg det gjør godt å kunne unne meg litt luksus	0,106	0,744	0,038	
Jeg sløser aldri	0,297	-0,580	0,263	
Prisbevisst forbruk				
Når jeg handler mat er det først og fremst prisen som interesserer meg	-0,046	-0,047	0,846	
Jeg benytter meg nesten alltid av ukens eller dagens tilbud	0,162	-0,024	0,807	
Totalt forklart varians: 54 prosent.		Kilde: TØI rapport 579/2002		

Tabell V.8: Grad av enighet i de ulike forbruksspørsmålene som inngår i faktoranalysen.

	Enig	Verken enig/uenig	Uenig	Totalt	Antall
Jeg sparer et fast beløp hver måned	57	20	23	100	10776
Min husstand har alltid penger i bakhånd for bruk ved store uforutsette utgifter	75	10	15	100	10800
Min husstand fører regnskap over utgifter	48	20	31	100	10733
Jeg er svært interessert i stoff om personlig økonomi i aviser og ukeblader	44	27	29	100	10740
Det hender jeg kjøper ting jeg ikke får bruk for	51	20	29	100	10717
Ofte synes jeg det gjør godt å kunne unne meg litt luksus	76	16	8	100	10750
Jeg sløser aldri	29	27	44	100	10800
Når jeg handler mat er det først og fremst prisen som interesserer meg	40	23	37	100	10816
Jeg benytter meg nesten alltid av ukens eller dagens tilbud	46	26	28	100	10790

Kilde: TØI rapport 579/2002

Konstruksjon av indekser basert på spørsmålene i hver faktor:

På bakgrunn av spørsmålene som inngår i hver faktor, er det blitt konstruert en indeks. Hvert spørsmål har i utgangspunktet 5 verdier, hvor 1 er helt enig, 3 er nøytral og 5 er helt uenig. For å få en indeks som går fra 1 til 5 har vi dividert indeksen med antall spørsmål som inngår i hver faktor. Inndeling av grad av tilslutning til de ulike forbruksorienteringene er foretatt på følgende måte:

De som skårer mellom 1-2 på indeksene blir betegnet "Helt enige", de som skårer 2.1-3 blir betegnet "verken enig/uenige", mens de som skårer lavere enn 3.1 på indeksene får betegnelsen "Uenige".

VEDLEGG 5 Resultattabeller

Tabell V.9. Miljøorienteringer som supplementærpunkt. "Cor" angir et punkt relative bidrag til en akse. Bare punkt med relative bidrag som er høyere enn en gitt terskelverdi, 0,008547, er godt forklart av aksene.

	Aktivitetsdimensjonen		Transportdimensjonen	
	Variabelverdi	Cor	Variabelverdi	Cor
Pluss	Politisk: Positiv	0,23139	Pers: Negativ	0,1691
	Liten tro: Negativ	0,14115	Liten tro: Positiv	0,07755
	Politisk: Nøytral	0,05432	Liten tro: Nøytral	0,05879
	Pers: Positiv	0,01971		
	Pers: Nøytral	0,0114		
Minus	Politisk: Negativ	0,12463	Liten tro: Negativ	0,11132
	Liten tro: Positiv	0,05326	Pers: Nøytral	0,08727
	Liten tro: Nøytral	0,01568	Pers: Positiv	0,02511
	Pers: Negativ	0,01225		

Kilde: TØI rapport 579/2002

Tabell V.10. Forbruksorienteringer som supplementærpunkt. "Cor" angir et punkt relative bidrag til en akse. Bare punkt med relative bidrag som er høyere enn en gitt terskelverdi, 0,008547, er godt forklart av aksene.

	Aktivitetsdimensjonen		Transportdimensjonen	
	Variabelverdi	Cor	Variabelverdi	Cor
Pluss	Oversiktlig forbruk: Enig	0,00235	Oversiktlig forbruk: Uenig	0,28918
	Oversiktlig forbruk: Uenig	0,0206	Prisbevisst: Enig	0
	Prisbevisst: Verken enig/uenig	0,12286	Prisbevisst: Uenig	0,08432
	Prisbevisst: Uenig	0,11718	Luksuriøst: Enig	0,08026
	Luksuriøst forbruk: Enig	0,25586		
Minus	Oversiktlig forbruk: Verken enig/uenig	0,00075	Oversiktlig forbruk: Enig	0,06678
	Prisbevisst: Enig	0,05076	Oversiktlig forbruk: Verken enig/uenig	0,02799
	Luksuriøst forbruk: Verken enig/uenig	0,01457	Prisbevisst: Verken enig/uenig	0,02677
	Luksuriøst forbruk: Uenig	0,08787	Luksuriøst: Verken enig/uenig	0,02892
			Luksuriøst: Uenig	0,01694

Kilde: TØI rapport 579/2002

Tabell V.11. Bosted som supplementærpunkt. "Cor" angir et punkt relative bidrag til en akse. Bare punkt med relative bidrag som er høyere enn en gitt terskelverdi, 0,008547. er godt forklart av aksene.

Aktivitetsdimensjon			Transportdimensjon		
Variabelverdi			Variabelverdi		
		Cor			Cor
Pluss	Oslo	0,0554	Pluss	Oslo	0,193
	Akershus	0,05102		Bergen, Trondheim, Stavanger	0,03149
	Bergen, Trondheim, Stavanger	0,01193		Akershus	0,00732
	6 mindre TP10 regioner	0,00413		6 mindre TP10 regioner	0,0008
Minus	Andre mindre byområder	0,04303	Minus	Landkommuner	0,13318
	Landkommuner	0,00344		Andre mindre byområder	0,01735

Kilde: TØI rapport 579/2002

Tabell V.12. Transportressurser som supplementærpunkt. "Cor" angir et punkt relative bidrag til en akse. Bare punkt med relative bidrag som er høyere enn en gitt terskelverdi, 0,008547. er godt forklart av aksene.

Aktivitetsdimensjonen			Transportdimensjonen	
	Variabelverdi	Cor	Variabelverdi	Cor
Pluss	Husholdningsinntekt + 550	0,17935	Hus: Under 250	0,13917
	Personlig inntekt: + 350 000	0,11476	Syssel: Nei	0,12273
	Syssel: Ja	0,11266	Pers: 0-149	0,09854
	Pers: 250-349	0,06514	Hus: 250-349	0,02183
			Har bil: Nei	0,01116
Minus	Pers: 150-249	0,05071	Hus: 350-549	0,45171
	Syssel: Ja	0,01817	Syssel: Ja	0,19018
	Hus: 350-549	0,00928	Har bil: Ja	0,11672
			Hus: + 550	0,08149
			Motorsyssel/moped: Ja	0,0731
			Pers: 250-349	0,06982
			Pers: 150-249	0,03288
			Pers: + 350	0,02964

Kilde: TØI rapport 579/2002

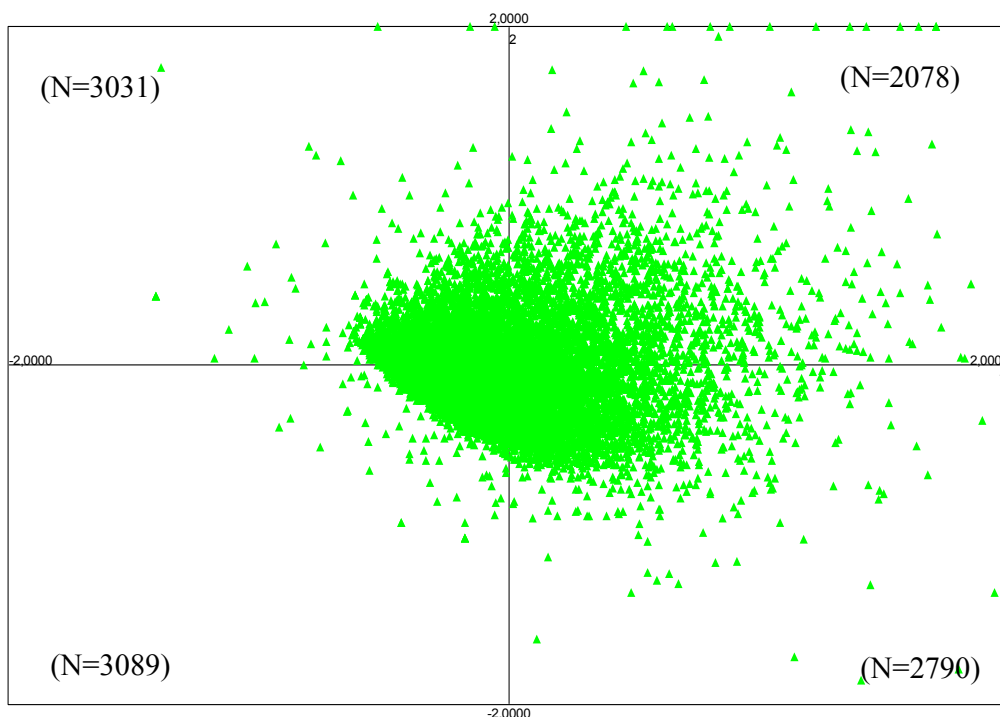
Tabell V.13. Alder, kjønn og husholdningsstørrelse som supplementærpunkt. "Cor" angir et punkt relative bidrag til en akse. Bare punkt med relative bidrag som er høyere enn en gitt terskelverdi, 0,008547, er godt forklart av aksene.

Aktivitetsdimensjonen			Transportdimensjonen		
		Cor			Cor
Pluss-	18-24 år	0,32396	Pluss	18-24 år	0,1748
	25-34 år	0,24125		2 personer	0,01127
	35-44 år	0,01636		67 år eller mer	0,04084
	1 person	0,01036		25-34 år	0,01058
	3-4 personer	0,04398		1 person	0,24402
	5 eller flere personer	0,00926		Kvinne	0,01522
	Mann	0,00333			
	Kvinne	0,003			
Minus	55-66 år	0,1282	Minus	55-66 år	0
	45-54 år	0,10368		45-54 år	0,13231
	2 personer	0,02545		3-4 personer	0,21967
	67 år eller mer	0,01769		35-44 år	0,20502
				5 eller flere personer	0,17679
				Mann	0,00811

Kilde: TØI rapport 579/2002

VEDLEGG 6 Konstruksjon av 9 segmenter

Figur V.1. viser hvordan respondentene i undersøkelsen plasserer seg langs dimensjonene i transportrommet. Den enkeltes plassering er som nevnt avhengig av hans eller hennes verdier på samtlige aktive variabler i analysen (totalt 31 variabler). Det er relativt god spredning mellom respondentene i rommet. Tallet i hvert hjørnet angir hvor mange respondenter som faller inn under hver kvadrant. Det er noen flere som plasserer seg til venstre for den horisontale akse enn til høyre for denne akse. Spredningen synes derimot å være noe bedre på venstre side av den horisontale akse enn til høyre for den samme akse. Det vil si at det er større forskjeller hva gjelder transportmiddelbruk, aktivitetstyper og aktivitetsnivå mellom dem som er multiaktive enn dem som er monoaktive.



Kilde: TØI rapport 579/2002

Figur V.1. Alle respondenter projisert inn i transportrommet. Antall personer i hver kvadrant.

Inndelingen av segmenter på bakgrunn av dimensjonene i transportrommet, kan foretas på mange forskjellige måter, avhengig av hvilke forskjeller en ønsker å fokusere på og hvor mange segmenter en ønsker. Ønsker en å fokusere på forskjellene langs hoveddimensjonene, kan det være hensiktsmessig å dele transportrommet inn i fire segmenter (jf. de fire kvadrantene). I denne analysen er det imidlertid et relativt stor antall respondenter som er inkludert (N=10 988 over 18 år) noe som gir grunn til å tro at det også innen hver kvadrant finnes forskjeller mellom respondentene. En indikator på det sistnevnte er at det i transportrommet ikke bare er registrert to hoveddimensjoner, men også to mellomliggende dimensjoner. Ved bruk av et mindre datamaterialet, ville enn inndeling i flere segmenter også gjort det vanskelig å generalisere.

Følgelig har vi valgt å seksjonere transportrommet inn i ni segmenter ved hjelp av to horisontale, parallelle linjer og to vertikale. På denne måten har vi hjelp av de vertikale linjene avgrenset tre grupper med noenlunde lik aktivitetsprofil (jf. aktivitetsdimensjonen): De monoaktive, de med symmetrisk aktivitetsprofil og de multiaktive. Hver av gruppene er delt opp i tre fraksjoner ved hjelp av to horisontale linjer, jf. tabell V.14. I tabellens første linje finner vi de fraksjonene som er lavbrukere av bil i det daglige. I tabellens andre linje finner vi fraksjoner som har en gjennomsnittlig daglig bilbruk, og i tabellens tredje linje finner vi de fraksjonene som er storbrukere av bil i daglige.

Tabell V.14. Transportrommet i tabellform. Indikatorer på bilbruk og aktivitetsprofil.

Transportprofil/Aktivitetsprofil	Monoaktiv	Gjennomsnittlig aktivitetsprofil	Multiaktive
Lavbrukere av bil	N=478 (4%)	N=1068 (10 %)	N=748 (7 %)
Gjennomsnittlig daglig bilbruk	N=2163 (20%)	N=3014 (27 %)	N=827 (8 %)
Storbrukere av bil	N=103 (1 %)	N=1801 (16 %)	N=786 (7 %)

Kilde: TØI rapport 579/2002

Det midterste segmentet kan sies å representere gjennomsnittet når det gjelder både aktivitetsprofil og daglig bilbruk.

VEDLEGG 7 Kjennetegn ved livsstilssegmentene

Tabell V.15. Oversikt over de ulike segmentenes transportprofil, transportmiddelbruk (bilbruk, kollektivbruk og sykkelbruk), aktivitetsnivå og deltakelse i ulike aktivitetstyper. I prosent. Ubesvart utelatt.

	Hjemmeorientert lavbruker	Bil- og kollektivbruker	Urban multibruker	Fokusert bilbruker	Nøytral	Multiaktiv multibruker	Ikke urban bilbruker	Storbruker bil	Friluftorientert bil- og sykkelbruker	Alle
Transportprofil										
Ren og høy bilbruk	34	23	14	85	56	28	92	55	30	51
Ren og lav bilbruk	9	2	2	5	4	1		1	1	3
Ren kollektivbruker	14	22	12	0	1	1				4
Ren syklist	1	3	5	0	2	4		0	1	2
Bil og kollektivt	18	32	22	2	10	11		0	2	10
Bil og sykkel	0	2	8	5	20	36	7	42	61	21
Kollektivt og sykkel	0	5	15		1	2				2
Multibruker	0	3	16	0	5	17		1	4	5
Sjelden bruk av transportmidler	22	8	5	3	2	1	1	1	1	4
Totalt	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N=	474	1054	740	2123	2963	822	103	1788	769	10836
Kollektivbruk										
5 el. flere ggr i uka	11	31	37	0	7	13		0	2	9
1-4 ggr i uka	22	32	32	2	10	19		1	5	11
1-3 g/mnd eller sjeldnere	67	37	32	98	83	68	100	99	93	80
Totalt	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N=	463	1045	732	2091	2939	817	101	1774	751	10713
Bilbruk										
5 eller flere ganger i uka	34	34	32	83	70	64	98	87	83	68
1- 4 ganger i uka	30	29	33	16	26	30	2	13	16	22
1-3 g. mnd/sjeldnere	36	36	34	1	4	6		0	0	9
Totalt	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N=	462	1034	713	2077	2923	807	102	1773	756	10647
Eier/disp. bil										
Nei	33	34	34	3	6	8		1	3	10
Ja	67	66	66	97	94	92	100	99	97	90
Totalt	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N=	476	1064	745	2153	3003	823	103	1801	785	10953

Tabell V.15 fortsetter neste side

Tabell V.15 fortsetter

	Hjemmeorientert lavbruker	Bil- og kollektivbruker	Urban multibruker	Fokusert bilbruker	Nøytral	Multiaktiv multibruker	Ikke urban bilbruker	Storbruker bil	Friluftorientert bil- og sykkelbruker	Alle
Sykelbruk										
5 eller flere ganger i uka	2	7	19	2	10	18		9	13	9
1- 4 ganger i uka	1	7	29	3	19	41	7	35	55	21
1 - 3 ganger i mnd.	97	87	52	95	71	40	93	56	32	70
Totalt	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N=	450	1021	690	2046	2886	801	96	1764	746	10500
Aktivitetsnivå										
Meget aktiv (mer enn 5 ganger i uka)	24	31	39	17	24	27	27	21	22	24
Aktiv (1-4 ganger i uka)	28	53	59	42	64	71	55	74	77	60
Lite aktiv (1-3 ganger i mnd.)	23	15	1	29	12	2	13	5	1	13
Passiv (Sjeldnere)	25	1	0	11	0		5	0		4
Totalt	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N=	471	1067	743	2159	3014	827	99	1797	784	10961
Ut av byen aktiviteter										
Meget aktiv (mer enn 5 ganger i uka)	22	27	32	14	20	22	21	17	18	20
Aktiv (1-4 ganger i uka)	17	36	47	32	53	66	45	70	78	51
Lite aktiv (1-3 ganger i mnd.)	16	24	17	31	23	12	29	13	4	20
Passiv (Sjeldnere)	45	14	3	23	3	0	5	0		9
Totalt	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N=	469	1065	738	2158	3014	823	97	1794	782	10940
Utelivs-aktiviteter (sentrum)										
Meget aktiv (mer enn 5 ganger i uka)	1	3	3	0	1	1		0	1	1
Aktiv (1-4 ganger i uka)	12	34	69	1	8	26		1	5	13
Lite aktiv (1-3 ganger i mnd.)	24	44	26	16	49	64	1	25	60	37
Passiv (Sjeldnere)	64	20	2	82	42	9	99	74	35	49
Totalt	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N=	459	1059	715	2150	3008	818	95	1780	744	10828

Tabell V.15 fortsetter neste side

Tabell V.15 fortsetter

	Hjemmeorientert lavbruker	Bil- og kollektivbruker	Urban multibruker	Fokusert bilbruker	Nøytral	Multiaktiv multibruker	Ikke urban bilbruker	Storbruker bil	Friluftsr. bil- og sykkelbruker	Alle
Ikke stedsspesifikke aktiviteter										
Meget aktiv (mer enn 5 ganger i uka)	5	8	13	6	8	11	17	8	9	8
Aktiv (1-4 ganger i uka)	9	32	62	22	46	68	31	62	78	46
Lite aktiv (1-3 ganger i mnd.)	11	20	15	19	21	16	27	17	9	18
Passiv (Sjeldnere)	75	39	10	54	24	6	25	13	4	28
Totalt	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N=	461	1054	709	2152	3005	818	88	1783	755	10825
Kulturaktiviteter (sentrum)										
Månedlig eller oftere	9	25	46	10	22	37	6	23	33	23
2-11 ganger i året	24	43	43	30	42	47	39	39	42	39
Sjeldnere	42	27	11	48	32	15	46	35	23	32
Aldri	25	5	0	12	4	1	9	3	1	6
Totalt	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N=	457	1057	712	2151	3000	818	93	1787	753	10828

Kilde: TØI rapport 579/2002

 Tabell V.16. Oversikt over grad av tilslutning til miljø i de ulike segmentene. I prosent.
 N=10988. Ubesvart utelatt.

	Hjemmeorientert lavbruker	Bil- og kollektivbruker	Urban multibruker	Fokusert bilbruker	Nøytral	Multiaktiv multibruker	Ikke urban bilbruker	Storbruker bil	Friluftsr. bil- og sykkelbruker	Alle
Politisk engasjement										
Enig	11	18	25	9	16	21	16	18	23	16
Verken enig/uenig	36	38	41	34	36	39	31	40	39	37
Uenig	53	44	34	58	49	39	53	42	38	47
Totalt	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N=	434	1019	691	2074	2902	788	93	1735	735	10471
Liten tro på egen innvirkning										
Enig	30	19	14	18	14	10	19	12	10	15
Verken enig/uenig	34	32	30	32	28	26	23	25	24	28
Uenig	36	49	57	51	59	65	58	63	66	57
Totalt	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N=	457	1051	710	2129	2973	806	100	1775	760	10761

Kilde: TØI rapport 579/2002

Tabell V.17. Oversikt over grad av tilslutning til henholdsvis personlig engasjement, politisk engasjement og liten tro på en innvirkning*. Grad av tilslutning vurderes på en skala (indeks) fra 1-5 hvorav 1=helt enig og 5=helt uenig.

		Personlig engasjement	Politisk engasjement	Liten tro på egen innvirkning
Hjemmeorienterte lavbrukere	Gj.snitt	2,55	3,23	2,97
	N=	417	434	457
Kollektiv- og bilbrukere	Gj.snitt	2,53	2,97	3,26
	N=	1003	1019	1051
Urbane multibrukere	Gj.snitt	2,56	2,79	3,43
	N=	668	691	710
Fokuserte bilbrukere	Gj.snitt	2,57	3,29	3,29
	N=	2037	2074	2129
Nøytrale	Gj.snitt	2,47	3,05	3,47
	N=	2877	2902	2973
Multiaktive multibrukere	Gj.snitt	2,46	2,87	3,62
	N=	786	788	806
Ikke urbane bilister	Gj.snitt	2,39	3,13	3,36
	N=	93	93	100
Storbrukere av bil	Gj.snitt	2,40	2,93	3,58
	N=	1722	1735	1775
Friluftorienterte bil- og sykkelbrukere	Gj.snitt	2,35	2,84	3,64
	N=	726	735	760

Kilde: TØI rapport 579/2002

*Grå felt indikerer at tilslutningen i et segment ikke er signifikant forskjellig fra tilslutning til samme forbruksorientering blant de nøytrale. Ikke signifikant, 95 %-nivå (t-test).

Tabell V.18. Oversikt over grad av tilslutning til henholdsvis oversiktlig forbruk, prisbevisst forbruk og luksuriøst forbruk i de ulike segmentene i transportrommet*. Grad av tilslutning vurderes på en skala (indeks) fra 1-5 hvorav 1=helt enig og 5=helt uenig.

		Oversiktlig forbruk	Prisbevisst forbruk	Luksuriøst forbruk
Hjemmeorienterte lavbrukere	Gj.snitt	2,55	2,61	2,81
	N=	(446)	(458)	(444)
Kollektiv- og bilbrukere	Gj.snitt	2,62	2,92	2,41
	N=	(1029)	(1049)	(1028)
Urbane multibrukere	Gj.snitt	2,83	3,18	2,10
	N=	(687)	(710)	(700)
Fokuserte bilbrukere	Gj.snitt	2,53	2,79	2,63
	N=	(2114)	(2131)	2102
Nøytrale	Gj.snitt	2,47	2,91	2,50
	N=	2948	2968	2926
Multiaktive multibrukere	Gj.snitt	2,49	3,06	2,34
	N=	795	808	799
Ikke urbane bilister	Gj.snitt	2,48	2,77	2,87
	N=	96	99	97
Storbrukere av bil	Gj.snitt	2,43	2,85	2,60
	N=	1753	1770	1753
Friluftorienterte bil- og sykkelbrukere	Gj.snitt	2,36	2,97	2,52
	N=	744	761	750
Alle	Gj.snitt	2,51	2,90	2,514
	N	10612	10754	10599

Kilde: TØI rapport 579/2002

*Grå felt indikerer at tilslutningen i et segment ikke er signifikant forskjellig fra tilslutning til samme forbruksorientering blant de nøytrale. Ikke signifikant, 95 %-nivå (t-test).

Tabell V.19. Grad av enighet i oversiktlig forbruk, luksuriøst forbruk og prisbevisst forbruk.
N=10988. Ubesvart utelatt.

	Hjemmeorientert lavbruker	Bil- og kollektivbruker	Urban multibruker	Fokusert bilbruker	Nøytral	Multiaktiv multibruker	Ikke urban bilbruker	Storbruker bil	Friluftorientert bil- og sykkelbruker	Alle
Oversiktlig forbruk										
Enig	27	23	20	26	28	27	25	27	31	26
Verken enig/uenig	47	50	43	51	51	50	51	53	51	50
Uenig	26	28	38	24	21	24	24	20	18	23
Totalt	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N=	446	1029	687	2114	2948	795	96	1753	744	10612
Luksuriøst forbruk										
Enig	21	39	58	28	36	43	22	30	33	35
Verken enig/uenig	47	43	31	47	43	41	39	46	47	44
Uenig	32	18	11	25	21	16	39	24	20	22
Totalt	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N=	444	1028	700	2102	2926	799	97	1753	750	10599
Prisbevisst forbruk										
Enig	45	30	21	36	29	24	34	31	27	30
Verken enig/uenig	36	46	46	44	48	52	47	48	50	47
Uenig	19	25	33	20	23	24	18	20	24	23
Totalt	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N=	458	1049	710	2131	2968	808	99	1770	761	10754

Kilde: TØI rapport 579/2002

Tabell V.20. Gjennomsnittlig alder, husholdningsinntekt og personlig inntekt i de ulike segmentene*. N=10 988. Ubesvart utelatt.

	Alder	Husholdningsinntekt	Personlig inntekt
Hjemmeorientert lavbruker	60	280	182
Bil- og kollektivbruker	49	369	224
Urban multibruker	36	387	206
Fokusert bilbruker	52	379	212
Nøytral	48	432	246
Multiaktiv multibruker	38	467	248
Ikke urban bilbruker	50	485	245
Storbruker bil	47	445	238
Friluftorientert bilbruker	43	474	270
Total	47	415	233
N=	10988	9693	9864

Kilde: TØI rapport 579/2002

*Grå felt indikerer at gjennomsnittet ikke er signifikant forskjellig fra de nøytrale. Ikke signifikant, 95 %-nivå (t-test).

Tabell v.21: Andel personer i ulike bostedstyper i de ulike livsstilssegmentene. I prosent. Ubesvart utelatt.

	Hjemmeor- lavbruker	Bil- og kollektiv- bruker	Urban mult- bruker	Fokusert bilbruker	Nøytral	Multiaktiv multi- bruker	Ikke urban bilbruker	Stor- bruker bil	Friluftsr. bil- og sykkel- bruker	Totalt
Bosted										
Oslo	7	23	30	2	6	10	1	1	5	8
Akershus	8	13	12	7	11	15	6	8	11	10
Bergen, Trh, Stvg	15	16	17	12	14	15	17	10	11	13
6 mindre TP10reg	13	13	12	12	13	14	12	12	11	12
Andre mindre byomr	20	18	16	25	23	20	24	22	23	22
Landkommuner	37	17	14	43	33	26	40	46	39	35
Totalt	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N=	478	1068	748	2163	3014	827	103	1801	786	10988
Hovedkilde til livsopphold										
Inntektgivende arbeid (her regnes også arbeid som familiemedl)	35	55	56	63	70	72	64	78	81	67
Alderspensjonist	45	23	11	22	16	7	21	12	11	17
For tiden arbeidsledig/Arbeidstrygd	2	3	2	2	2	1	2	1	1	2
Annen type trygd	13	8	3	8	6	2	7	3	1	6
Elev, student	1	7	25	1	2	15		1	4	5
Hjemmeværende/Husarbeide i hjemmet	3	2	1	3	3	1	6	3	2	3
Forsørget	0	1	1	0	0	1		0		0
Annet	1	1	2	0	1	1		1	0	1
Totalt	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N=	478	1068	748	2163	3014	827	103	1801	786	10988
Barn u/13 år										
Nei	89	84	86	76	71	70	58	53	49	70
Ja	11	16	14	24	29	30	42	47	51	30
Totalt	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N=	478	1068	748	2163	3014	827	103	1801	786	10988
Hushold. størrelse										
1 person	42	39	36	17	18	22	13	9	13	21
2 personer	41	36	33	45	40	32	33	33	24	37
3 eller 4 personer	14	22	25	30	35	38	40	42	48	33
5 eller flere personer	3	4	6	7	8	8	15	15	15	9
Totalt	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N=	478	1068	748	2163	3014	827	103	1801	786	10988
Kjønn										
Mann	45	39	44	52	45	50	49	46	54	47
Kvinne	55	61	56	48	55	50	51	54	46	53
Totalt	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N=	478	1068	748	2163	3014	827	103	1801	786	10988

Kilde: TØI rapport 579/2002

Tabell V.22. Oversikt over andel med ulik generell livsstilsorientering i de ulike segmentene. Prosent.

	Hjemme-orientert lavbruker	Bil- og kollektivbruker	Urban multibruker	Fokusert bilbruker	Nøytral	Multiaktiv multibruker	Ikke-urban bilbruker	Storbruker bil	Friluftsr. bil- og sykkelbruker	Alle
Tradisjonell	32	14	0	28	13		23	8	1	14
Tradisjonell-Fellesskapsorientert	12	12	1	12	11	1	14	9	1	9
Fellesskapsorientert	4	15	13	4	17	17	14	24	20	15
Moderne-Fellesskapsorientert		2	22	0	2	22	2	5	25	7
Moderne	0	4	27	0	5	27	1	6	24	9
Moderne-Individorientert	0	6	20	1	5	14		4	9	6
Individorientert	10	16	4	14	16	5	16	11	4	12
Tradisjonell-Individorientert	35	10	0	27	7	0	8	4		10
Moderat	7	21	12	14	24	13	23	29	16	20
Totalt	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N=	478	1068	748	2163	3014	827	103	1801	786	10988

VEDLEGG 8 Informasjons- og kommunikasjonsteknologi

Tabell V.22. Grad av internettbruk i hjemmet etter aktivitetsnivå*. I prosent.

	Meget aktiv	Aktiv	Lite aktiv	Passiv	Totalt
Stor grad	25	28	24	14	26
Verken stor eller liten grad	7	9	8	8	8
Liten grad	19	21	18	15	20
Ubesvart (aldri)	49	42	50	63	45
Totalt	100	100	100	100	100
N=	2636	6551	1393	384	10964

Kilde: TØI rapport 579/2002

Tabell V.23. Grad av PC-bruk etter aktivitetsnivå*. I prosent.

	Meget aktiv	Aktiv	Lite aktiv	Passiv	Totalt
5 eller flere ganger i uka	26	26	22	17	25
1-4 ganger i uka	17	22	17	10	20
Sjeldnere	17	19	20	13	19
Aldri	39	33	42	60	36
Totalt	2471	6323	1336	356	10486
N=	100	100	100	100	100

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

Kilde: TØI rapport 579/2002

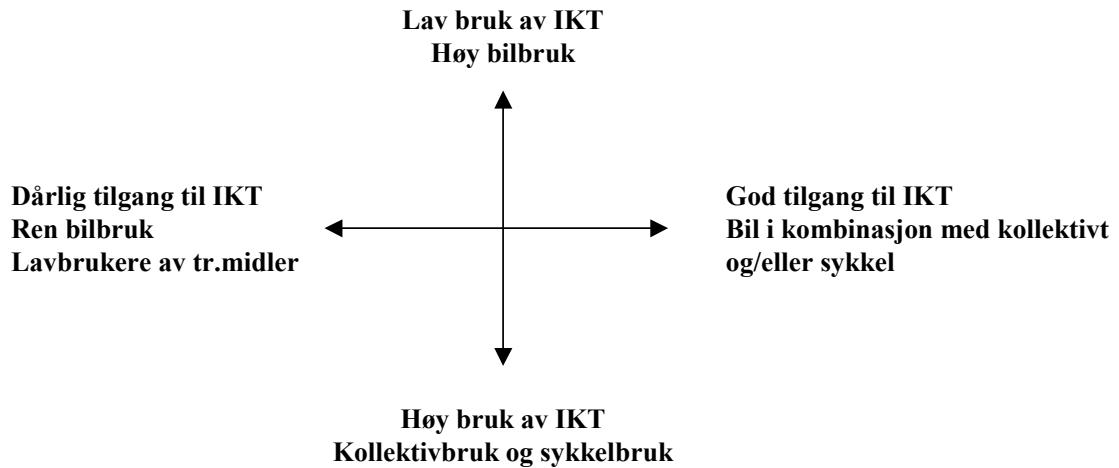
Tabell V.24. Tilgang til henholdsvis mobiltelefon, internett og PC i husholdningen.

	Meget aktiv	Aktiv	Lite aktiv	Passiv	Totalt
Tilgang til hjemmedata/PC	55	63	55	39	59
Tilgang til internett	37	43	38	26	40
Tilgang til mobil	67	75	76	61	72
	2636	6551	1393	384	10964

Kilde: TØI rapport 579/2002

IKT-rommet

Den horisontale dimensjonen sier først og fremst noe om hvilken tilgang respondentene har til IKT. Til venstre i grafen finner vi dem som sier de har ingen tilgang til IKT hjemme (PC, internett og mobiltelefon), mens til høyre i grafen finner dem som har god tilgang til IKT. Videre skiller den horisontale dimensjonen mellom dem som er bilbrukere og de som i liten grad benytter transportmidler i løpet av ei uke (lavbrukere av bil og de som sjelden bruker transportmidler) på den ene siden og de som kombinerer bil med andre transportmidler på den andre siden. Den vertikale dimensjonen sier primært noe om i hvilken grad man benytter seg av IKT. De som plasserer seg i øvre del av grafen bruker lite internett og PC, mens de som plasserer seg i nedre del av grafen benytter seg i stor grad av internett og PC. Videre skiller den vertikale dimensjonen mellom dem som bruker bil mye i det daglige (i øvre del av grafen) og de som i større grad benytter kollektivt og sykkel i det daglige (i nedre del av grafen). Dimensjonene kan kort oppsummeres som følger:



Kilde: TØI rapport 579/2002

Figur V.2. Oppsummering av dimensjonene i IKT-rommet.

Denne analysen tyder på at IKT-bruk varierer med hvilke transportmidler man benytter, hvilken kombinasjon av transportmidler man benytter som igjen har sammenheng med hvilken aktivitetsnivå man har.

Selv om IKT-bruk i liten grad varierer med hvilket aktivitetsnivå man har utenfor hjemmet (bortsett fra at de passive er svært lite aktive når det gjelder IKT), så tyder denne analysen på at IKT-bruk er forskjellig alt ettersom hvilken transportprofil og aktivitetsnivå man har.