

# Livsstil og transportmiddelvalg

Guro Berge, Transportøkonomisk Institutt

## Abstrakt:

Paperet presenter resultater fra en analyse av data fra en generell livsstilsmodell som viser at forskjellige livsstilssegmenter har ulike profiler når det gjelder transportmiddelvalg, tilgang på bil og holdninger til bil og interesse for transport. Denne sammenhengen gjelder med noen unntak, også når det kontrolleres for kjønn, alder og by/land. Analysen viser for øvrig at mange av forskjellene mellom kjønn, aldersgrupper og bosted som vi kjenner fra andre studier, bare gjelder for visse livsstilssegmenter. Kjønn, alder og bosted er dermed ikke entydige forklaringsvariable når det gjelder forskjeller i holdninger til transport eller transportressurser og transportmiddelvalg.

## Hvorfor livsstilundersøkelser?

Analyser av reisevanedata viser at det er en rekke forhold som påvirker reisevaner og transportmiddelvalg. Hvem vi er, hva vi har av ressurser og hva vi gjør, er av betydning. Våre daglige reiser påvirkes også av det samfunnet som omgir oss. Det er imidlertid grunn til å tro at også personers verdier, holdninger og livsstil påvirker deres reisevaner og transportmiddelvalg.

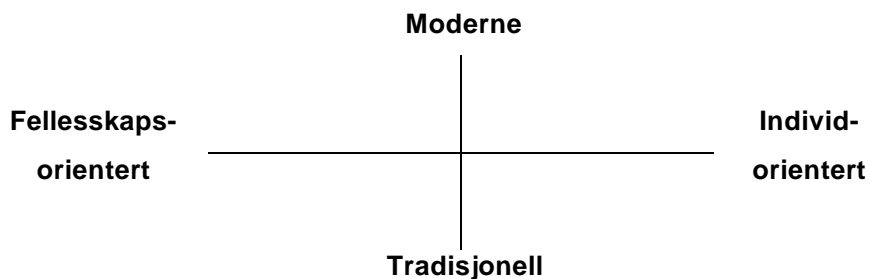
Det er gjort lite forskning både nasjonalt og internasjonalt omkring livsstil og transportmiddelvalg. Å vite noe om denne sammenhengen kan gi et bedre grunnlag til å forstå hva som kan ligge bak folks reisevaner og dermed kunne tilrettelegge tiltak for/mot ulike grupper. En kan få vite hvilke grupper det kan nytte å påvirke, hvordan de eventuelt bør/kan påvirkes og hvilke grupper det er nytteløst å påvirke. Kunnskap om endringer i holdninger til transport og transportrelaterte tema er også nyttig for å kunne lokalisere trender som kan gi bedre grunnlag for å si noe om fremtidens transporttettersspørsmål.

## Bruk av en generell livsstilsundersøkelse

Gallup Kompass, som er brukt i denne studien, er en livsstilsundersøkelse, eller livsstilsmodell, som er laget for å kunne identifisere ulike generelle livsstilsgrupper i det norske samfunnet og for å kunne se på endringer i befolkningens livsstilmønster. Livsstilsmodellen er i hovedsak et kommersielt produkt og er ikke laget spesielt for å skille ut livsstilsgrupper basert på reisevanerrelaterte adferds- og holdningsdata, noe som aldri er blitt gjort. Det er likevel data i denne undersøkelsen som er transport- eller reisevanerrelatert.

## Gallup Kompass

Gallup Kompass er utviklet av Norsk Gallup A/S på grunnlag av data om 13 417 personer innsamlet gjennom en stor mediaundersøkelse, *Forbruker og Media '93*. Grunnelementene er 38 spørsmål om holdninger og 21 om adferd. De ulike livsstilssegmentene har sitt utspring i fordelingen langs to hoveddimensjoner; henholdsvis en *moderne tradisjonell* dimensjon og en *fellesskapsorientert individorientert* dimensjon. Disse dimensjonene utgjør et aksesystem.

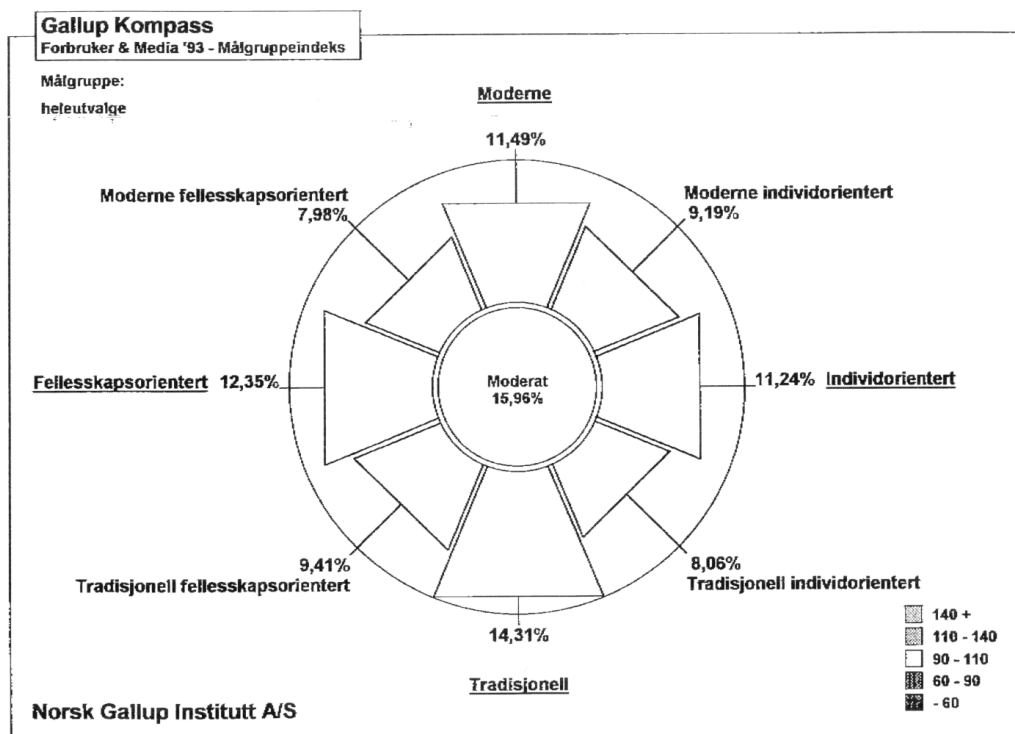


Figur S.1: Aksesystemet i Gallup Kompass

## De ulike livsstilsgruppene

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 *moderne* enn blant *tradisjonelle* mennesker.

Den andre dimensjonen følger den horisontale akse og representerer grad av orientering mot fellesskapet og individorientering. *Fellesskapsorienterte* mennesker er opptatt av samfunnets ansvar for svaktstilte grupper, miljø og fremtidige 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*.



Figur S.2: Fordelingen av Norges befolkning på de ulike livsstilsgruppene i Gallup Kompass (N=13 417).

Ved å dele hver dimensjon i tre, med et nøytralt segment i midten, får en fram ni ulike livsstilssegmenter.

Undersøkelsen omfatter personer fra hele landet. Fordelingen av utvalget, som representerer den norske befolkningen, i Gallup Kompass er vist i figur S.2. Størrelsen på delene i figuren representerer livsstilsgruppens prosentvise andel av hele utvalget.

## Miljø og forbruk

Den horisontale aksene i Gallup Kompass er også en **miljøakse**. Den sier i hvilken grad en er opptatt av miljø, og hvor villig en er til å akseptere lavere levestandard for å bedre miljøet. Den vertikale aksene kan til en viss grad ses på som en **forbruksakse**. *Tradisjonelle* og *tradisjonelle fellesskapsorienterte* er forsiktige forbrukere og *moderne individorienterte* er mer sorgløse i sin forbrugeradferd.

## Transportrelaterte holdninger

Den *fellesskapsorienterte individorienterte* aksene er viktigst når det gjelder spørsmålene om holdninger til transport. De på den *individorienterte* siden av aksesystemet er overrepresentert når det gjelder interessen for bil og motor, og de på den *fellesskapsorienterte* siden er overrepresentert når det gjelder interessen for å bruke kollektivtransport. De på den *fellesskapsorienterte* siden i diagrammet utmerker seg også ved å være enige om at det må være miljøavgift på bil. Det siste er ikke overraskende, da det er disse gruppene som er mest opptatt av miljø generelt.

## Transportmiddelbruk

Reisevanedata som er med i Gallup Kompass er *hvor ofte* respondentene bruker bil, tog, trikk/T-bane, buss, sykkel, taxi, fly og rutebåt.

Analysen indikerer at det er en sammenheng mellom livsstil og transportmiddelbruk. De *moderne* og de *moderne fellesskapsorienterte* utmerker seg ved at de bruker kollektivtransport og sykkel som sine daglige

transportmidler. De tre *felleskapsorienterte* gruppene bruker ikke bil daglig, men minst én gang i uken. Det samme gjør de *tradisjonelle*. De *individorienterte* utmerker seg ved sin noe ensidige bruk av bil og at de aldri bruker verken kollektive transportmidler eller sykkel. De *moderate* bruker bil og kollektivt daglig, og de *moderne individorienterte* bruker alle typer transportmidler daglig. De *tradisjonelle individorienterte* har ingen klar transportprofil, det vil si at de utmerker seg ikke i forhold til gjennomsnittet.

Det må her påpekes at det er personer innen hver livsstilsgruppe som bruker helt andre transportmidler enn hva transportprofilen sier.

## **Tilgang på bil**

Tidligere forskning viser at tilgang på bil er den beste forklaringsvariabelen for folks reisevaner og transportmiddelbruk. De ulike livsstilsgruppenes transportressurser er derfor viktig. I utvalget er det hele 83,3 prosent som har bil i husstanden. 54,4 prosent har én bil i husstanden, 28,9 prosent har flere biler, og 11 prosent har ikke bil.

De fleste livsstilsgruppene har en høy andel med bil. Bare de *tradisjonelle fellesskapsorienterte* og de *tradisjonelle* utmerker seg med en lav biltilgangsandel, de har en overrepresentasjon av personer uten bil i forhold til de andre segmentene.

Blant de *moderne individorienterte* er det over 40 prosent overrepresentasjon av dem som har best tilgang på bil (flere biler i husholdet). Blant de *moderne* og de *individorienterte* er det mellom 10 og 40 prosent overrepresentasjon.

De som har én bil i husholdet er mellom 10 og 40 prosent overrepresentert blant de *felleskapsorienterte*. De som ikke har bil er over 40 prosent overrepresentert blant de *tradisjonelle fellesskapsorienterte* og mellom 10 og 40 prosent overrepresentert blant de *felleskapsorienterte* og de *tradisjonelle*.

## De ulike livsstilsgruppenes profil

Oversikten nedenfor viser de ulike livssegmentenes samlede profil.

---

<i>1. Tradisjonell</i>	<p>Tradisjonsbundet, har det ryddig, liker å holde seg hjemme, forsiktig forbruker. Over 45 år. Stemmer AP, Krf eller SP. Lav andel med høyere utdanning og som tjener over 200 000.</p> <p>Ingen klar holdningsprofil når det gjelder transport og miljø. Bruker bil 1-4 ganger i uken, ellers ingen klar profil. Har ikke bil.</p>
<i>2. Tradisjonell fellesskapsorientert</i>	<p>«Moralsk», mange kristne, engasjert i familie- og helsepolitikk, nøysom forbruker. Over 45 år og flere kvinner enn menn. Stemmer AP, Krf, SP eller V. Lav andel med inntekt over 200 000.</p> <p>Interessert i å bruke kollektive transportmidler. Det må være miljøavgift på bensin. Aksepterer lavere levestandard pga miljø. Mener løsningen på miljøproblemer er i sikte. Bruker kollektivt daglig og bil 1-4 ganger i uken. Har ikke bil.</p>
<i>3. Fellesskapsorientert</i>	<p>Tror på fellesskapsløsninger, miljøbevisst, engasjert i innvandrings- og flyktningepolitikk, nøktern forbruker. 30-59 år, og flere kvinner enn menn. Stemmer AP, Krf, RV, SV eller V. Høy andel med høyere utdanning og med personlig inntekt over kr 200 000.</p> <p>Interessert i å bruke kollektive transportmidler. Det må være miljøavgift på bensin. Aksepterer lavere levestandard pga miljø. Bruker sykkel og kollektivt daglig og bil 1-4 ganger i uken. Har én bil i husholdet.</p>
<i>4. Moderne fellesskapsorientert</i>	<p>Samfunnsorientert, går inn for økt politisk styring, beskriver seg selv som åpen og utadventt, opptatt av skole og utdanning, prioriterer kulturelle opplevelser fremfor ting. Unge, 13-29 år, flere kvinner enn menn og flere fra bykommuner. Stemmer SV. Relativt høy andel med høyere utdanning.</p> <p>Interessert i å bruke kollektive transportmidler. Det må være miljøavgift på bensin. Aksepterer lavere levestandard pga miljø. Bruker sykkel og kollektivt daglig og bil 1-4 ganger i uken. Har én bil i husholdet.</p>
<i>5. Moderne</i>	<p>Åpen for nye impulser, søkende livsstil, svakt politisk profilert og aktiv.</p> <p>Unge, 13-29 år. Ingen klar politisk profil, men mange uten stemmerett.</p> <p>Ingen klar profil når det gjelder transport- eller miljøholdninger. Bruker sykkel og kollektivt daglig og bil 1-4 ganger i uken. Tilhører hushold med flere biler</p>

<p>6. <i>Moderne individorientert</i></p>	<p>Verner om individets frihet og selvbestemmelsesrett, liten tro på velferdsstaten, for markedsøkonomisk styring og har en sorgløs forbrukeradferd. Unge, 13-29 år, flere menn enn kvinner. Stemmer H eller Frp.</p> <p>Interessert i bil/motor. Uenig i at det må være miljøavgift på bensin. Aksepterer ikke lavere levestandard pga miljø.</p> <p>Bruker både bil, kollektivt og sykkel daglig. Tilhører hushold med flere biler.</p>
<p>7. <i>Individorientert</i></p>	<p>Materialistisk, interessert i biler, kjøper mye og ukritisk. 20-44 år. Stemmer H eller Frp. Lav andel med høyere utdanning og høy andel med personer med personlig inntekt over kr 200 000.</p> <p>Interessert i bil/motor. Uenig i at det må være miljøavgift på bensin. Aksepterer ikke lavere levestandard pga miljø.</p> <p>Bruker bil daglig. Tilhører hushold med flere biler.</p>
<p>8. <i>Tradisjonell individorientert</i></p>	<p>Vanestyrkt, prisorientert, mange tradisjonelle høyre-standpunkter, vil begrense trygdebruk og prioriterer arbeidsplasser før miljøvern. Over 45 år og flere menn enn kvinner. Stemmer H eller Frp. Høy andel med lavere utdanning.</p> <p>Interessert i bil/motor. Uenige i at det må være miljøavgift på bensin. Aksepterer ikke lavere levestandard pga miljø.</p> <p>Uklar transportprofil.</p>
<p>9. <i>Moderat</i></p>	<p>«Mainstreamers», av-ideologisert og pragmatisk. Flere kvinner enn menn. Ingen klar partipolitisk profil. Høy andel med personlig inntekt over kr 200 000.</p> <p>Ingen klar profil når det gjelder transport- eller miljøholdninger. Bruker bil og kollektivt daglig.</p>

## Livsstil, transportmiddelbruk og tilgang på bil

De ulike livsstilsgruppene har, som vist over, ulike holdninger til miljøpolitikk, partipolitikk og ulik forbruksorientering. De har ulike interesser knyttet til bil/motor og bruk av kollektivtransport, og de mener forskjellig om miljøavgift på bensin. Det viktigste er at de også har ulike transportvaner og ulik tilgang på bil.

Analysen viser at interesse for bil/motor, uenighet om at det må være miljøavgift på bensin, manglende aksept for lavere levestandard for å bedre miljøet, god tilgang på bil og daglig bruk av bil henger sammen. Interessen for å bruke kollektive transportmidler, enighet om at det må være miljøavgift på

bensin, aksept for lavere levestandard for å bedre miljøet, noe begrenset tilgang på bil og redusert bilbruk, viser seg også å henge sammen.

En hovedkonklusjon er med andre ord at folk med ulike livsstil har forskjellig transportrelaterte holdninger, transportressurser og transportmiddelbruk.

### **Er livsstil bare en mellomliggende variabel?**

Det er klare demografiske forskjeller mellom de ulike livsstilsgruppene slik det er definert i Gallup Kompass. Det er særlig alders- og kjønnsforskjeller. Den horisontale dimensjonen reflekterer kjønnsforskjeller, dvs kvinner mot de *felleskapsorienterte* og menn mot de *individorienterte*. Den vertikale dimensjonen reflekterer aldersforskjeller, dvs de unge mot de *moderne* og de eldre mot de *tradisjonelle*. Sammenhengen mellom alder og livsstil er imidlertid sterkere enn sammenhengen mellom kjønn og livsstil. Når det gjelder livsstilsforskjeller mellom de som bor i landkommuner og bykommuner, er det signifikant forskjell innen bare ett av segmentene - de *moderne fellesskapsorienterte*. Spørsmålet er om disse demografiske og til dels geografiske forskjellene kan forklare sammenhengen mellom reisevaner, transportmiddelbruk, holdninger og livsstil.

### **Interesser og holdninger: For hvilke grupper betyr livsstil mest?**

Det er klare forskjeller mellom menn og kvinner når det gjelder de ulike miljøspørsmålene og deres interesser for transport. Det er også forskjeller mellom aldersgrupper. Kjønn betyr imidlertid minst blant de *felleskapsorienterte* og mest blant de *individorienterte* og *moderate*. Forskjeller mellom aldersgrupper har en motsatt profil. Det er færrest forskjeller mellom aldersgrupper blant de *felleskapsorienterte* og minst blant de *individorienterte*. Om en bor i by eller på landet betyr bare noe for de *moderne* (dvs blant de unge).



## Hvilken betydning har kjønn i forhold til livsstil?

Datatene fra Gallup Kompass bekrefter tidligere forskning når det gjelder forskjeller mellom menns og kvinners transportmiddelbruk og tilgang på bil. Dataene viser for øvrig at disse sammenhengene ikke gjelder, eller er like sterke, hvis vi ser på forskjeller mellom kvinner og menn innen de ulike livsstilssegmentene. Det er for eksempel ikke forskjell på kvinners og menns daglige bilbruk blant de *tradisjonelle fellesskapsorienterte* og de tre *moderne* livsstilssegmentene. Det er bare blant de *moderne* at andelen av kvinners daglige bruk av buss er signifikant større enn menns bruk av buss. Videre er det ikke innen alle livsstilssegmentene at det er en forskjell mellom kjønnene når det gjelder antall biler i husholdet.

Konklusjonen er at selv om vi kontrollerer for kjønn, ser vi at transportressurser og transportmiddelvalg varierer med hensyn til hvilken livsstilsgruppe en tilhører. Videre at visse forskjeller mellom menns og kvinners bruk av transport og tilgang på bil bare gjelder innen noen livsstilssegmenter.

## Hvilken betydning har alder i forhold til livsstil?

Det er store forskjeller mellom ulike aldersgruppers transportmiddelbruk. Dette vet vi fra andre reisevaneundersøkelser. Disse forskjellene gjør seg også gjeldende innen de fleste livsstilsgruppene. Livsstil betyr imidlertid noe innenfor alle aldersgruppene. Når det gjelder bilkjøring, betyr livsstil minst for ungdom. Grovt sett kan vi si at det uansett livsstil er størst andel daglige bilbrukere i de mellomste aldersgruppene. *Moderne* 45-59-åringer og *individorienterte* 30-44-åringer har den største andelen.

Sammenhengen mellom livsstil og bruk av buss kan langt på veg forklares med alder. De *moderne fellesskapsorienterte* er de største brukerne av sykkel, uansett alder.

Tilgang på bil henger sammen med livsstil, men ikke like tydelig for alle aldersgrupper. Det er minst aldersforskjeller innen det *moderne individorienterte* segmentet, deretter innen det *moderne* og det *individorienterte* segmentet. Innen det *tradisjonelle individorienterte* er det størst aldersforskjeller.

Konklusjonen er at sammenhengen mellom livsstil og transportmiddelvalg som går langs den vertikale dimensjonen i Gallup Kompass langt på veg kan forklares med aldersforskjeller.

## **Hvilken betydning har bosted i forhold til livsstil?**

Flere av de som bor i landkommuner bruker bil daglig, og flere som bor i bykommuner bruker sykkel, buss og trikk/T-bane daglig. Dette er ikke overraskende. Generelt sett er forholdet mellom livsstil og bruk av bil relativt likt mellom personer som bor i land- og bykommuner. Forskjellen i den daglige bruken av bil er bare signifikant for personer tilhørende de *fellesskapsorienterte* og de *moderne individorienterte* livsstilsgruppene.

Når det gjelder daglig bruk av sykkel, er det signifikant forskjell mellom by og land bare blant de *fellesskapsorienterte*. Totalt sett er det flere i byene som sier de aldri bruker sykkel. Dette gjelder imidlertid bare blant dem som tilhører de *tradisjonelle*, de *individorienterte* og de *tradisjonelle individorienterte*.

De *individorienterte* bruker lite buss, og de *moderne fellesskapsorienterte* og de *moderne individorienterte* bruker mye buss. Om de bor i by- eller landkommuner betyr lite. Det er ikke signifikante forskjeller mellom by og land innen disse segmentene. Den største forskjellen er blant de *tradisjonelle fellesskapsorienterte*, de *fellesskapsorienterte*, de *moderne* og de *moderate*.

Tilgangen på bil er større i landkommuner enn i bykommuner. Det er imidlertid små forskjeller i tilgang på bil blant de tre *tradisjonelle* livsstilsgruppene.

## **Konklusjon**

Analysen av dataene i Gallup Kompass viser at det er en sammenheng mellom livsstil og transportmiddelvalg, tilgang på bil og holdninger til og interesse for transport. Denne sammenhengen gjelder også når vi kontrollerer for kjønn og bosted. Sammenhengen mellom livsstil og transportmiddelvalg som går langs

den vertikale dimensjonen i Kompasset, kan imidlertid langt på veg forklares med aldersforskjeller.

Analysen viser for øvrig at mange av forskjellene mellom kjønn, aldersgrupper og bosted, som vi kjenner fra andre studier, bare gjelder for visse livsstilssegmenter. Kjønn, alder og bosted er dermed ikke entydige forklaringsvariable når det gjelder forskjeller i holdninger til transport eller transportressurser og transportmiddelvalg.

Analysen har vært begrenset. Innen rammene har det vært umulig å gå videre på interessante forhold, som for eksempel om det er livsstilsforskjeller mellom kvinner og menn i ulike aldersgrupper på landsbygda når det gjelder bruk av transportmidler. Slike og andre multivariate analyser er nødvendige for å få et totalt bilde av forholdet mellom livsstil og reisevaner. Vi har heller ikke hatt kapasitet til å se på andre forhold som inntekt, utdanning, yrke eller andre bakgrunnsvariable som kan være av betydning.