

Hvorfor transporterer vi os, som vi gør?

En antropologisk analyse af borgernes transportvaner





Hvorfor transporterer, vi os som vi gør?

Mobilitet er en af de mest eftertragtede værdier i vores samtid, fordi det giver os frihed til at bo og arbejde, hvor vi vil. Mobilitet er fundamentet for vækst, udvikling og fremdrift i samfundet og for, at vi som borgere kan komme i skole og på arbejde og leve et udadvendt og aktivt fritidsliv. Alligevel er mobiliteten under pres på grund af stigende trængsel, urbanisering og veje, der strander til i biler.



Den kollektive transport kan løfte nogle af mobilitetsudfordringerne, men undersøgelser viser, at vi som borgere ikke bruger den kollektive transport så meget, som vi med fordel kunne gøre. Flere af os kunne objektivt spare tid, penge, øge egen sundhed og sikre et bedre miljø for os selv, vores familie og omverden.

Det store spørgsmål er, hvorfor vi vælger at transportere os, som vi gør. Hvad driver vores valg, og hvad former vores vaner? Der findes nemlig meget viden om, hvad vi gør i trafikken, men der mangler viden om hvorfor.

Det har Movia sat sig for at undersøge gennem en vidtrækkende antropologisk analyse. I analysen har Movia fulgt 64 forskellige menneskers ønsker og behov gennem fokusgrupper, dybdegående interviews og såkaldte go-alongs, hvor intervieweren følger passageren på deres tur i den kollektive transport. Det er der kommet analysen "Derfor vælger jeg den kollektive transport" ud af.

Analysen giver en unik indsigt i den komplekse beslutningsstruktur, som vi mennesker følger, når vi vælger transportform, og viser samtidig noget om, hvordan vores valg over tid bliver til indgroede vaner, som er svære at ændre på.

Analysen supplerer den store mængde af data, som Movia allerede har om, hvordan borgerne rejser: data fra 50 mio. rejsekortrejser om året, tælledata fra 210 mio. passagerer om året i busser og lokaltog og kundeundersøgelser med inddragelse af 30.000 passagerinterviews om året samt omfattende data om, hvordan danskerne transporterer sig fra Danmarks Statistik.

Med analysen "Derfor vælger jeg den kollektive transport" kombineret med det allerede eksisterende adfærdsdata tegner der sig et svar på, hvordan den kollektive transport kan blive mere attraktiv i flere situationer og for flere af os.

3

Tre parametre ligger til grund for vores transportvalg

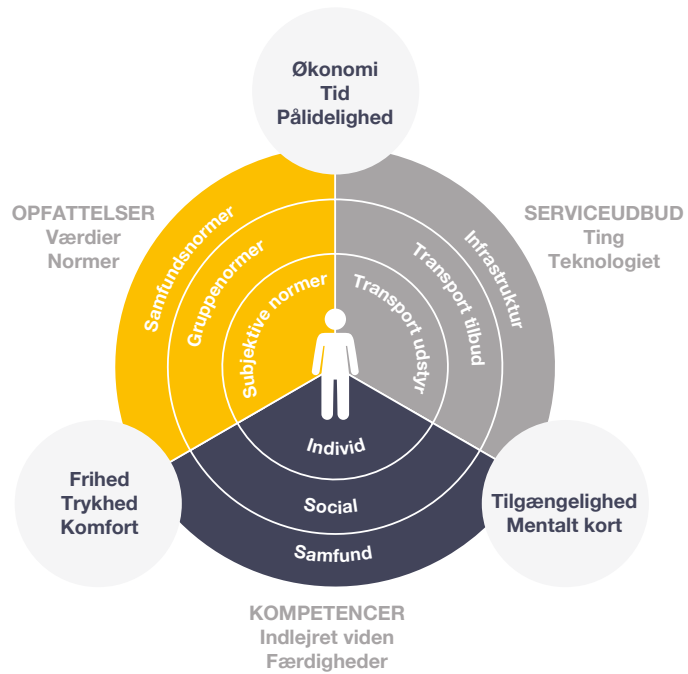
Vores transportvalg kan beskrives ved hjælp af begrebet mobilitetspraksis, som er udtryk for et komplekst samspil mellem vores vaner og erfaringer, vore ønsker og behov for fremtiden samt, hvad der er til rådighed og hvilke færdigheder, vi har, til at udnytte mulighederne.

Når vi vælger transportform, er der en kompleks proces, hvor de tre parametre spiller ind på vores transportvalg og mobilitetspraksis:

1. Opfattelser og værdier
– de betydninger vi bevidst og ubevidst tillægger det, vi gør og den værdi vi oplever at få ved et givent produkt eller service
2. Kompetencer og færdigheder
– den viden og færdigheder, som vi ureflektet anvender, når vi transporterer os
3. Fysiske ting, produkter og teknologier
– det udbud af produkter og services, som vi benytter os af, når vi transporterer os rundt, og som vi oplever er til rådighed



Fig. 1. Hvis vi skal ændre vaner, skal Movia arbejde med tre grundparametre



Anm.: Analysemodel: Forstå mobilitetspraksis

De endelige transportvalg, som vi som borgere træffer, er præget af samspillet mellem de tre parametre. For at ændre vores valg, skal Movia, kommuner og regioner derfor arbejde med alle tre parametre.

Bag ved grundparametrene ligger otte bagvedliggende faktorer: økonomi, tid, pålidelighed, tryghed, frihed, tilgængelighed, det mentale kort og komfort, som er med til at forklare vores transportvalg. Alle faktorerne indeholder potentialer, som bl.a. Movia, kommuner og regioner i den kollektive transport kan udvikle og forme for derigennem at påvirke og ændre borgernes mobilitetsadfærd.



Vi er alle udstyret med et indre mentalt kort – det er unikt og spiller en afgørende rolle

Som borgere er vi alle udstyret med et indre mentalt kort, som vi bruger, når vi skal fra A til B – uanset om det er med bilen, cyklen, den kollektive transport eller en kombination. Det mentale kort har en stor betydning for måden vi vælger transport på, og hvordan vi handler undervejs på vores rejse.

Det mentale kort fungerer som et indre Google-map, som sætter rammen for, hvor gode vi er til at håndtere uforudsete hændelser, hvor trygge og komfortable vi føler os med at finde digital trafikinformation, skifte mellem bus, tog og metro, finde den rigtige billet, nå ned på den rigtige perron osv.

Vi danner det mentale kort gennem vores erfaringer og transportoplevelser, når vi skal i skole, til uddannelse, arbejde, eller fritidsaktiviteter. Det mentale kort trækker vi på, når vi skal finde nye steder hen eller, hvis der sker uforudsete ting på vores sædvanlige rejse. Det mentale kort er også styrende for, om vi fuldt ud udnytter det kollektive serviceudbud, der rent faktisk er, og om vi føler os tilstrækkeligt kompetente og trygge til at færdes i den kollektive transport.

Analysen viser, at erfarne brugere af den kollektive transport har et mere udbygget mentalt kort, og at de også har nemmere ved at tilpasse kortet til uforudsete hændelser. Ved ændringer i den kollektive transport, slår brugerne op i deres eksisterende mentale kort, som re-kalibreres, så det igen passer.

Det er derfor også med vores eksisterende mentale kort, at vi forstår ændringer og forandringer i det kollektive transportsystem. Derfor er det nemmere for dem af os, der har et udbygget mentalt kort at håndtere f.eks. busomlægninger eller ændrede afgange end for dem, der kun bruger den kollektive transport en gang i mellem, og dermed har et mindre udbygget mentalt kort.

Analysen peger på, at kompetencer og færdigheder er en grundsten for, hvordan vi begår os i det kollektive transportsystem. Derfor rummer arbejdet med at styrke vores mentale kort et meget stort potentiale.



Nu kender jeg denne vej
– så jeg udtænkte turen i hovedet- ellers bruger jeg meget rejseplanen. For det første sker der jo meget med trafikken, for eksempel busser bliver omlagt – eller der kan være alternative veje, så kigger jeg på rejseplanen. Men man kender jo mulighederne, men Rejseplanen foreslår andre muligheder, så er jeg nødt til at ændre udgangspunktet til en anden station for at få Rejseplanen til at guide mig den vej, som jeg kender, og som jeg gerne vil.
(Kvinde, 52 år, Hvidovre, lejlighedsvis bruger)





Skift tager altid tid. Det er ventetid, hvor man ikke skal lave noget. Ventetiden er OK inde i bussen, men ikke udenfor – der står man og fryser og bliver irriteret over, at bussen ikke kommer
(Kvinde, 36 år, Bellahøj, lejlighedsvis bruger)



Tiden er det største af det. Hvis det går hen og bliver for besværligt, med for mange skift, så tager jeg hellere bilen
(Kvinde, 61 år, København, hyppig bruger)



Det med skift kan være et problem. Og stabiliteten.
(Mand, 49 år, Gadstrup, ikke-bruger)

Vi vil være i kontrol – derfor oplever vi skift som en black box

I Movia ved vi, at borgerne ikke bryder sig om skift mellem transportformer. Men analysen peger på, at skift handler om at bevare kontrollen og undgå for mange afbrydelser – og ikke blot om ubehag ved at skulle fra den ene transportform til den anden eller manglende lyst til at blive afbrudt undervejs. Det er ny viden, at der tilsyneladende er en bagvedliggende opfattelse af utryghed forbundet med skiftet, fordi det opleves som et kontroltab – en såkaldt "black box" eller "lomme af usikkerhed", hvor det er uklart, hvordan vi bedst håndterer situationen. Og at det er den følelse eller situation, vi i virkeligheden forsøger at undgå, når vi ikke bruger bus eller S-tog.

Af analysen fremgår det også, at mange udvikler individuelle mobilitetsstrategier for at tage højde for skift mellem transportmidler. For nogle af os indebærer det, at vi planlægger med længere tid til den samlede rejse end f.eks. rejseplanen oplyser, mens andre vælger ikke at skifte transportform, selvom det giver dem en samlet længere rejsetid.

I en black box ved vi ikke, hvilke handlinger, der bedst fører en videre. Følelsen af at være i "black box" kan opstå på selv større skiftsteder, hvor det kollektive transporttilbud ellers er betydeligt med et godt alternativ, hvis bussen eller toget er forsinket.

Der er et stort, uudnyttet potentiale for Movia, kommuner og regioner at arbejde med tiltag, der giver os kontrollen tilbage – særligt i skiftesituationer, så det bliver en trygtere og mere styret oplevelse at skifte mellem bus, tog og metro.



At komme til tiden handler om, hvem vi er som mennesker – til tiden er vigtigere end hurtigt

I Movia ved vi fra f.eks. pendlertjek og fra transportvaneundersøgelserne, at flere med fordel kunne anvende den kollektive transport og spare tid. På pendlertjek.dk kan man hurtigt regne ud, hvor meget tid, hvor mange penge, og hvor meget CO₂, man sparer, ved at bruge kollektiv transport fremfor bil eller cykel. Den kollektive transport er ikke altid konkurrencedygtig – men den er det oftere end sit ry.

At komme hurtigt fra A til B har derfor ofte været markedsført som en fordel ved at bruge kollektiv transport. Analysen peger imidlertid på, at det at nå hurtigst frem ikke altid er det afgørende, når vi skal vælge transportform. Her er det også afgørende, at vi kan regne med at være fremme på det forventede tidspunkt.

I analysen peges på, at tid er et afgørende element for os mennesker. Hvis vi kommer for sent, risikerer vi at spille andre menneskers tid. Det får os til at føle, at vi er dårlige mennesker – og sådan ønsker vi grundlæggende ikke at være. Så når den kollektive transport ikke lever op til tidsplanen, rører det ved noget centralt ved selvpfattelsen hos dem, det går ud over.

Særligt ventetid undervejs opfattes som spildtid, og står tydeligt i modstrid til dagens samfundsnorm om at udnytte tiden effektivt. Det gælder særligt, hvis vi oplever, at vi ikke får den nødvendige information undervejs, f.eks. hvis der er forsinkelser, om hvorfor og hvor længe det varer.



Jeg tager sandsynligvis afsted før, jeg kan godt lide at være i god tid, bare for at være sikker. Jeg har ikke lyst til at være til besvær for andre, spille deres tid.

(Kvinde, 22 år, Kgs. Lyngby, hyppig bruger



Kvantitative data om den kollektive transport

1. Tælledata fra 210 mio. passagerer om året i busser og lokaltog
2. Data fra 50 mio. rejsekortrejser om året, som viser passagerstrømme og rejsemønstre mellem bus, tog og metro
3. Kundeundersøgelser med inddragelse af 30.000 passagerer om året, som spørger ind til tilfredsheden i den kollektive transport
4. Data om hvordan danskerne transporterer sig fra Danmarks Statistik
5. Data fra gennemførte pendlertjek, som fortæller borgere hvor meget tid, hvor mange penge, og hvor meget CO2, man sparer, ved at bruge kollektiv transport fremfor bil eller cykel.
6. Transportvaneundersøgelserne (TU-data), som har til formål at kortlægge den danske befolknings trafikale adfærd på tværs af transportformer.





Kollektiv transport betragtes som et samfundsgode – fjernes den, føler vi os glemt

I analysen italesætter interviewpersoner den kollektive transport, som en velfærdsydelse og et samfundsgode. Den kollektive transport er den livline eller åre, der gør det muligt for alle – uanset økonomisk eller fysisk formåen – at komme omkring i vores samfund. Det hænger godt sammen med, at knap 50 pct. af alle familier på Sjælland ikke har adgang til en bil.

Der peges i analysen på, at konsekvenserne ved at nedlægge ruter i områder med lav befolkningstæthed og færre afgang i døgnet kan være skelsættende og skadeligt for lokalsamfundet. For eksempel kan det betyde, at små lokalsamfund dør ud, og at vi føler os glemt og ikke har mulighed for at blive boende.

Fleere af interviewpersonerne i analysen fortæller, at de har valgt bopæl ud fra tilgængeligheden til kollektiv transport. Derfor oplever vi os også fanget, når den kollektive transport efterfølgende nedlægges, og at vi ikke lige nødvendigvis har lyst til at flytte eller til at sælge vores hus igen og flytte et andet sted hen.

Der ligger et potentiale for Movia, kommuner og regioner i at sikre, at flere borgere venter lidt længere med at købe en bil efter det første barn, og at kigge på, hvordan for dyr 24-7 velfærd kan erstattes med billigere, on-demand service, fremfor helt at blive afskaffet.



Hvis ikke vi skal flytte,
så må samfundet gøre noget.

Kvinde, 53 år, Næstved, lejlighedsvis bruger



Hvordan skal man ellers komme til lægen?

Kvinde, 37 år, Nykøbing-Falster, hyppig bruger





Økonomi handler også om den oplevede værdi – synes vi alt i alt, at det er pengene værd?

Økonomi er en faktor, som påvirker vores transportvalg. Her peger analysen dog på, at vi skal forstå økonomi i en bredere kontekst. Når vi taler økonomi i forhold til transportvalg, er begrebet således ikke kun relateret til kroner og øre. Det økonomiske perspektiv handler i lige så høj grad også om den samlede værdioplevelse. Er det alt i alt pengene værd for mig?

Analysen peger på, at der er forskel på, om vi oplever, at den kollektive transport er pengene værd alt afhængig af, hvilket serviceudbud af den kollektive transport, vi har adgang til i vores område. I områder, hvor bussen kører sjældnere, oplever vi, at der er en uoverensstemmelse mellem det, der betales for, og den serviceoplevelse, vi får - særligt når der sammenlignes med byer med et stort udvalg af buslinjer. Følelsen forstærkes af, at prisen i den kollektive transport stiger ved den årlige takststigning, uden det er tydeligt for os, hvorfor eller hvilken merværdi, der følger med.

I analysen indgår blandt andet en række borgere, som bevidst har valgt den kollektive transport helt fra. De har alle en enslydende fortælling om og oplevelse af, at det er billigere at køre i bil – uanset om det rent faktisk forholder sig sådan. Her falder det økonomiske argument altid ud til bilens fordel, uanset om der sammenlignes benzinpriser og billetpriser, eller om man ser på den samlede udgift ved at have bil i forhold til billetprisen.

For Movia ligger her et potentiale i at tage fat i den kollektive transports fordele i forhold til bilen og tale direkte ind i borgernes værdier, oplevelser og holdninger. Oplevelser som kø, færdselsuheld, hidsig trafik, parkeringsvanskeligheder, at vi ikke kan tage et par øl til påske-, sommer- eller julefrokosten med familien, eller et par øl med kollegaerne efter arbejde, fordi vi skal køre, eller slappe af og udnytte tiden mens en anden varetager kørslen, kan alt sammen være med til at lokke nogen af os til at træffe andre transportvalg og tydeliggøre, hvornår vi med fordel kan tage den kollektive transport.

Movia, kommuner og regioner kan ved systematisk at arbejde med det, der skaber vores vaner, ændrer dem

Analysen "Derfor vælger jeg den kollektive transport" har haft som mål at svare på, hvorfor vi træffer de transportvalg, som vi gør. Svaret ligger gemt i et komplekst samspil mellem tre grundparametre: Vores opfattelser, vores kompetencer og det aktuelle udbud af transportløsninger. De tre grundparametre danner fundamentet for vores valg og mobilitetsadfærd og bliver til indgroede vaner, der er svære at ændre på.

Analysen peger samlet på en række indsatsområder, som giver mulighed for at påvirke og ændre vores transportvaner ved, at Movia, kommuner og regioner er bevidste om, og arbejder aktivt og systematisk med, de grundparametre og de bagvedliggende faktorer, som påvirker vores transportvalg. Det handler blandt andet om at udvikle tiltag, der kan styrke vores mentale kort – også hos dem, der ikke bruger den kollektive transport ofte, og give kontrollen tilbage til os, så vi føler større tryk, når vi skal skifte mellem bus, tog og metro. Resultaterne i analysen supplerer den store mængde eksisterende kvantitative data, som Movia har – blandt andet fra rejsekort- og passagertælledata – og peger på en række potentialer, som kan bidrage til at gøre det mere attraktivt for, at vi som borgere, tilvælger den kollektive transport i flere situationer. Øget anvendelse af den kollektive transport vil styrke mobiliteten i hele det Sjællandske område. Det reducerer trængsel og øger produktiviteten i samfundet. Og gør det muligt, at vi kan bo og arbejde overalt på Sjælland.



Fakta om analysen

I alt er der gennemført 64 interviews i perioden fra 15. november til 20. december 2017 fordelt på både hyppige brugere, lejlighedsvis brugere og ikke-brugere af bus og lokaltog.



Interviewpersonerne varierer i forhold til alder, bopæl, nuværende transportvalg og køn.



15 af informanterne har bopæl i København, 17 i forstaden, 15 i en stationsby og 17 i en landkommune.



43 af informanterne har deltaget i en fokusgruppe, 11 har deltaget i interviews og der er blevet gennemført 10 såkaldte go-alongs, hvor interviewer følger passageren på turen i den kollektive transport.



Analysen er udført af Alexandra Institutet fra november 2017 til januar 2018.



Den samlede analyse kan rekvireres hvis du henvender dig på mail presse@moviatrafik.dk

Udgivet af

Trafikselskabet Movia
Gammel Køge Landevej 3
2500 Valby

Telefon 36 13 14 00
moviatrafik.dk