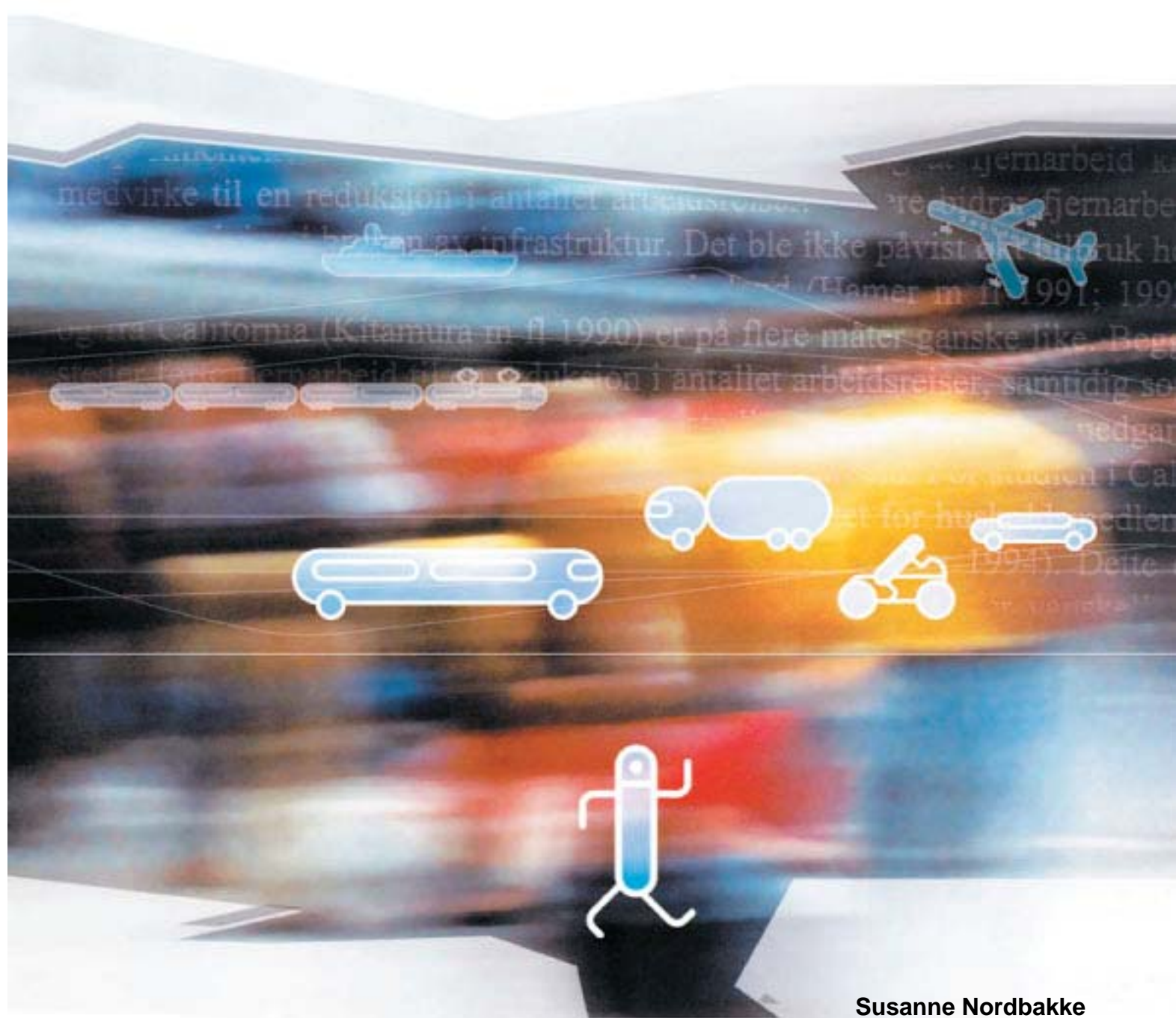


Ungdom og transportmiddelbruk

En sammenfatning av undersøkelser i Norden



Susanne Nordbakke
Alberte Ruud
TØI rapport 760/2005

Ungdom og transportmiddelbruk

En sammenfatning av undersøkelser i Norden

Susanne Nordbakke

Alberte Ruud

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 82-480-0475-9 Papirversjon

ISBN 82-480-0476-7 Elektronisk versjon

Oslo, Februar 2005

Tittel: Ungdom og transportmiddelbruk. En sammenfatning av undersøkelser i Norden

Forfatter(e): Susanne Nordbakke; Alberte Ruud

TØI rapport 760/2005

Oslo, 2005-02

42 sider

ISBN 82-480-0475-9 Papirversjon

ISBN 82-480-0476-7 Elektronisk versjon

ISSN 0802-0175

Finansieringskilde:

Vägverket, Sverige

Prosjekt: 3017 Ungdom og transportmiddel - en litteraturoversikt

Prosjektleder: Susanne Nordbakke

Kvalitetsansvarlig: Randi Hjorthol

Emneord:

Ungdom; Transportmiddelvalg; Mobilitet; Holdninger; Bilbruk; Kollektivtransport; Litteraturstudie; Trafikksikkerhet

Sammendrag:

Rapporten presenterer en gjennomgang av 14 nordiske studier av forhold som påvirker ungdoms transportmiddelvalg. Det skilles mellom strukturelle og kulturelle forklaringer, på samfunns- og individnivå. Valget av transportmiddel henger både sammen med transportmuligheter og holdninger til transportmidlene. Framfor alt er valget pragmatisk i forhold til tidsbruk og mobilitetsbehov. Med tanke på muligheter for valg av mer miljøvennlige transportmidler framover, understrekes nødvendigheten av å synliggjøre de former for frihet kollektivtransporten kan gi. Gjennomgangen viser at det er behov både for utnyttning av de dataene som allerede eksisterer til komparative nordiske analyser og for helt nye undersøkelser.

Title: Young people and transport mode choice. A summary of Nordic surveys

Author(s): Susanne Nordbakke; Alberte Ruud

TØI report 760/2005

Oslo: 2005-02

42 pages

ISBN 82-480-0475-9 Paper version

ISBN 82-480-0476-7 Electronic version

ISSN 0802-0175

Financed by:

Swedish Road Administration

Project: 3017 Young people and transport modes - a literature review

Project manager: Susanne Nordbakke

Quality manager: Randi Hjorthol

Key words:

Young people; Transport mode choice; Mobility; Attitudes; Car; Public transport; Road safety

Summary:

The report is a review of 14 Nordic studies of conditions influencing young people's transport mode choice. Structural and cultural explanations are used. Transport mode choice is related to transport resources and to people's attitude to transport modes. Above all, the choice is pragmatic, related to use of time and required mobility. To influence young people's choice of more environmental friendly transport it is necessary to visualize the independence that public transport represents. The review indicates the need of utilization of existing data as well as new studies.

Language of report: Norwegian

Rapporten kan bestilles fra:

Transportøkonomisk institutt, biblioteket,

Postboks 6110 Etterstad, 0602 Oslo

Telefon 22 57 38 00 - Telefax 22 57 02 90

Pris kr 200

The report can be ordered from:

Institute of Transport Economics, the library,

PO Box 6110 Etterstad, N-0602 Oslo, Norway

Telephone +47 22 57 38 00 Telefax +47 22 57 02 90

Price € 25

Forord

Mobiliteten har økt kraftig i etterkrigstiden, og bilen er det viktigste transportmiddelet i Norden. Bilen gir frihet, skaper mange gleder, og har gjerne vært symbolet på det ”moderne”. Samtidig skaper bilismen ulykker og miljømessige utfordringer. Det er reiser med bil i hverdagen som er det største problemet, og hovedutfordringer framover er å legge til rette for mer miljøvennlige transportvaner i det daglige liv og å synliggjøre de friheter som alternative transportmidler kan tilby.

For å kunne møte disse utfordringene er det viktig å forstå hva som påvirker folks valg av transportmiddel i hverdagen. Ungdom i dag er framtidens trafikanter. Denne studien sammenfatter undersøkelser i Norden av ungdommers bruk av og forhold til ulike transportmidler (primært ungdom mellom 18-24 år). Formålet er å forstå hvilke drivkrefter og barrierer som ligger bak unges valg av transportmiddel. Deres valg i dag kan legge grunnlaget for hvordan de vil reise i fremtiden og kunnskap om hva som påvirker deres adferd er viktig for utformingen av framtidens transport- og vegpolitikk.

Prosjektet er gjennomført på oppdrag av det svenske Vägverket som ønsket å få en oversikt over hva som er blitt gjort på dette området i Norden. Vi takker Therese Malmström som har vært kontaktperson i Vägverket for godt samarbeid.

Prosjektet er utført av Susanne Nordbakke og Alberte Ruud. Susanne Nordbakke har vært prosjektleder og har skrevet det meste av rapporten. Alberte Ruud har skrevet kapittel tre og har også bidratt med nyttige kommentarer og forslag til litteratur til de andre delene av rapporten. Professor Bertil Vilhelmson ved Kulturgeografiska institutionen, Handelshögskolan ved Göteborgs universitet har vært rådgiver på prosjektet, og har bidratt med verdifulle kommentarer underveis. Forskningsleder Randi Hjorthol har vært kvalitets-sikrer på prosjektet. Trude Rømming har hatt ansvaret for den endelige tekstbehandlingen av rapporten.

Oslo, februar 2005

Transportøkonomisk institutt

Sønneve Ølnes
konstituert instituttsjef

Randi Hjorthol
forskningsleder

Innhold

SAMMENDRAG

SUMMARY

1 UNGDOM OG TRANSPORT	1
1.1 Bakgrunn.....	1
1.2 Forskning på reisevaner og transportmiddelbruk.....	1
1.3 Valg av transportmiddel - et teoretisk utgangspunkt.....	2
1.3.1 Transportmuligheter	2
1.3.2 Transportpreferanser	3
1.3.3 Sosiomateriell situasjon	3
1.3.4 Normativ situasjon	3
1.4 Problemstilling	3
1.5 Hva er ungdom?.....	3
1.6 Undersøkelsene i studien.....	4
1.7 Rapportens innhold	5
2 UNGDOM OG VALG AV TRANSPORTMIDDEL.....	6
2.1 Ungdoms transportmiddelbruk – kjennetegn og påvirkningsfaktorer	6
2.2 Transportmuligheter og kjennetegn.....	6
2.2.1 Alder	6
2.2.2 Bosted	7
2.2.3 Transportressurser	8
2.2.4 Andre bakgrunnsfaktorer	8
2.2.5 Transportmiddelbruk etter reisemål.....	9
2.3 Transportpreferanser	11
2.3.1 Transportmiddelbruk i lys av holdninger til bil, kollektivtransport og miljø.....	11
2.3.2 Sosialisering til transportadferd	11
2.4 Livsstil og transportmiddelbruk	12
2.5 Sammenfatning	13
3 UNGDOMS FORHOLD TIL KOLLEKTIVTRANSPORT	15
3.1 Ungdoms oppfatning av kollektivtransporten	15
3.1.1 Tilbudet.....	15
3.1.2 Kvalitet og service	16
3.1.3 Mobilitet og fleksibilitet.....	16
3.1.4 Opplevelse av trygghet.....	17
3.1.5 Miljøaspektet ved bruk av kollektivtransport	18
3.1.6 Ungdom er en viktig kundegruppe.....	19
3.2 Sammenfatning	19
4 UNGDOMS FORHOLD TIL BIL	20
4.1 Bilens mange dimensjoner	20
4.2 Frihet til og uavhengighet fra.....	20
4.3 Bilen som et sosialt rom.....	21
4.4 Ungdoms forhold til bilkjøring – forskjeller mellom ulike livsstilsgrupper.....	21
4.5 Ungdoms forhold til bil – forskjeller mellom by og land.....	22

4.6 Bilens rolle i ungdoms liv - mot et mer pragmatisk syn på bilen?.....	23
4.7 Et ambivalent forhold til bil	24
4.8 Sammenfatning.....	25
5 MINSKENDE FØRERKORTANDEL - ET TRENDBRUDD I UNGDOMS FORHOLD TIL BIL?	26
5.1 Endring i ungdom reisevaner – en innledning	26
5.2 Endringer i førerkortandel og biltilgang	26
5.2.1 Førerkort blant ungdom i Norden på 90-tallet	26
5.2.2 Endringer i førerkortandelen i Sverige og Norge	27
5.3 Strukturelle forklaringer	28
5.3.1 Endringer i føreropplæringen/førerprøven.....	28
5.3.2 Urbanisering og studentvekst.....	29
5.3.3 Endringer i økonomien	29
5.3.4 Endringer i kollektivtilbudet	29
5.4 Kulturelle forklaringer	30
5.4.1 Førerkort blir ikke prioritert	30
5.4.2 Større miljøbevissthet som årsak?	31
5.4.3 Endringer i prioriteringer.....	31
5.5 Sammenfatning.....	32
6 DRIVKREFTER OG BARRIERER – UTFORDRINGER OG MULIGHETER	34
6.1 Faktorer som påvirker ungdoms bruk av og forhold til ulike transportmidler	34
6.2 Krav til mobilitet i en tidsknapp hverdag – en utfordring	34
6.3 Mot nye muligheter for mer miljøvennlige reisemåter	35
6.4 Avsluttende kommentarer og forslag til videreføring	35
REFERANSER	37
VEDLEGG 1	41

Sammendrag:

Ungdom og transportmiddelbruk.

En sammenfatning av undersøkelser i Norden.

Innledning

Mobiliteten i samfunnet har økt kraftig i etterkrigs-tiden. En generell velstandsøkning i samfunnet har gitt økte muligheter til å reise, både i hverdagen og i fri- og ferieperioder. Bilen er blitt allemannseie og ferieturer til eksotiske mål er ikke lenger forbeholdt de få.

Parallelt med økte muligheter har det vokst frem et økende behov for å reise, spesielt i hverdagen. I det moderne samfunn er muligheten til forflytning ansett som et viktig velferdsgode, men både globalt og lokalt skaper dette store miljømessige utfordringer. Bilen er det viktigste fremkomstmiddelet i hverdagen både i Sverige, Danmark og Norge, og det er ingenting som tyder på at den høye reiseaktiviteten (uavhengig av transportmiddel) vil avta med det første.

Mye tyder på at mange ungdommer i dag har et annet forhold til bil og bilbruk enn tidligere. Blant annet har både Norge og Sverige en opplevd en reduksjon i andelen ungdom som tar førerkort det siste tiåret/tiårene.

Dette prosjektet sammenfatter resultater fra nordiske undersøkelser av ungdoms (primært de mellom 18-24 år) bruk av og forhold til ulike transportmidler og av hva som påvirker deres valg av reisemåte. På grunn av språklige barrierer, har vi hatt liten mulighet til å ta for oss finske undersøkelser. Formålet med prosjektet er å forstå hvilke drivkrefter og barrierer som ligger bak ungdoms transportmiddelvalg. Følgende delspørsmål søkes belyst:

- 1) Hvilke faktorer påvirker ungdoms transportmiddelbruk?
- 2) Hvilket forhold har ungdom til henholdsvis bil og kollektivtransport?
- 3) Førerkortandelen blant ungdom sank gradvis i løpet av 90-tallet både i Sverige og i Norge. Hvordan kan man forklare denne nedgangen?

Ved å studere forklaringene som er blitt gitt på endringene mht førerkortandel og biltilgang blant unge i Sverige og Norge, kan man også komme nærmere forståelsen av faktorer som kan være av betydning for deres transportmiddelvalg.

Å forstå hva som ligger bak ungdommens atferd er spesielt interessant fordi de unge er fremtidens trafikanter. Deres valg i dag kan legge grunnlaget for hvordan de vil reise i fremtiden, og kunnskap om deres atferd er viktig for utforming av fremtidens transport- og vegpolitikk.

Fire analytiske tilnærminger

For å få en mer helhetlig forståelse av hva som påvirker ungdom reisemåter, har vi valgt benytte oss av fire analytiske tilnærminger: På samfunnsnivå skiller vi mellom forklaringer knyttet til den sosio-materielle og den normative situasjonen i et land. På individnivå skiller vi mellom forklaringer knyttet til individuelle transportmuligheter og transportpreferanser.

Forklaringer knyttet til den sosiomaterielle situasjonen og de individuelle transportmulighetene betraktes her som strukturelle forklaringer. Disse søker å belyse endringer og variasjoner i menneskelig adferd på bakgrunn av gitte eller tilegnede kjennetegn (materielle, romlige og tidsmessige kjennetegn).

	Strukturelle forklaringer	Kulturelle forklaringer
	Sosiomateriell situasjon	Normativ situasjon
	Økonomisk situasjon	Politisk situasjon
	Bebyggelsesstruktur og lokaliseringsmønster	Generelle normer og sosiale forventninger i samfunnet
Samfunn	Kollektivtilbud	
	Veg- og sykkelnett	
	Utdanningstilbud	
	Urbaniseringsgrad	
	Transportmuligheter	Transportpreferanser
	Transportressurser	Erfaring/Sosialisering
Individ	Tilgjengelig tid	Livsstil (verdier, holdninger og handlinger)
	Aktivitetenes lokalisering i tid og rom	Vurderinger av bil og kollektivtransport

Kilde: TØI rapport 760/2005

Figur S.1: Oversikt over ulike forklaringstilnærminger til ungdoms valg av transportmidler

Forklaringer knyttet til den normative situasjonen og de individuelle transportpreferansene, betegnes her som kulturelle forklaringer. Dette er forklaringer som søker å belyse hvilke motiv mennesker har for å handle og tenke slik de gjør. Slike motiv kan være både historisk og erfaringmessig betinget.

Mens forklaringer på individnivå søker å belyse hvorfor et bestemt individ velger og handler som det gjør, søker forklaringer på samfunnsnivå å belyse hva som ligger bak generelle trekk i en befolknings transportvaner og transportmiddelvalg.

I dette prosjektet fokuserer vi først og fremst på forklaringer på individnivå, dvs. på individers transportmuligheter og transportpreferanser, men når det gjelder endringer i transportmiddelbruk søker vi også forklaringer på samfunnsnivå.

Transportmuligheter, transportpreferanser og valg av reisemåte

Et interessant spørsmål i forhold hvordan transportmiddelbruk kan forklares på individnivå, er i hvilken grad ungdoms transportmiddelbruk avhenger av de transportmuligheter og de transportpreferanser hun/han har. For å kunne si noe om hva vi faktisk vet om ulike faktorerens betydning for transportmiddelbruk blant unge (på individnivå), har vi tatt utgangspunkt i kvantitative og dermed mer generaliserbare studier på temaet. Tabell S.1 sammenfatter resultatene fra litteraturgjennomgangen.

Hvilke muligheter man har, påvirker valget av reisemåte på en klar måte:

- korte avstander – sykkel og gange
- godt kollektivtilbud – bruk av kollektivtransport
- transportressurser og tid på døgnet for en reise (ettermiddag/kveld) – bruk av bil
- men at bil benyttes også på ettermiddag, kan skyldes at kollektivtilbudet er lite tilfredsstillende i forhold til de aktiviteter som skal nås.

Selv om gjennomgangen viser at valget i stor grad avhenger av hvilke muligheter man har, kommer det også frem at man ikke kan se bort fra viljen til å velge et mer miljøvennlig transportmiddel i hverdagen. Miljøholdninger har en viss betydning. Det er imidlertid vanskelig å vite hva som kommer først – holdninger eller handlinger – i en slik sammenheng.

Tabell S.1: Oversikt over sentrale forskjeller mht gange/sykling, kollektivtransport og bil.

	Transportmuligheter og kjennetegn	Transportpreferanser
Gange/sykling	Bor i storby Har transportressurser under gjennomsnittet Til arbeid eller typiske ettermiddagsaktiviteter	Vektlegger negative konsekvenser av bilbruk
Kollektivtransport	Bor i storby Til skole/universitet Jenter Har transportressurser under gjennomsnittet	Vektlegger negative konsekvenser av bilbruk Handler miljøvennlig også på andre områder
Bilbruk	Til arbeid eller typiske ettermiddags-/kveldsaktiviteter Gutter Har transportressurser over gjennomsnittet	Mindre vektlegging av bilens negative konsekvenser En del ønsker om å være en miljøvennlig Opptatt av bilmerker

Kilde: TØI rapport 760/2005

At de som har en mer miljøorientert transportadferd i hverdagen også handler miljøvennlig på andre områder, tyder på at ønsket om å handle miljøvennlig er reelt blant en del av de som ofte bruker kollektivtransport. Bilbrukerne vektlegger bilens negative konsekvenser i mindre grad enn de som bruker andre transportmidler.

En undersøkelse viser at noen bilbrukere ønsker å være miljøvennlige, men de har liten tro på at de nytter – både på transportfeltet eller andre felt. Den samme undersøkelsen tyder også på at de som bruker bil i hverdagen er mer opptatt av bilens symbolverdi enn de som ikke bruker bil over hodet. Bilbrukerne har klare oppfatninger om hvilken bil de ønsker seg, mens dette ikke er et tema for dem som ikke bruker bil i storbyen. Denne undersøkelsen viser at det også i storbyer er ungdom som er storforbrukere av bil, til tross for godt kollektivtilbud.

Forskjellene mellom ulike transportmiddelbrukere tyder på at reisemåte ikke bare avhenger av hvilke muligheter man har, men også av hvilke preferanser man har.

Ungdoms forhold til kollektivtransport

Vi har gjennomgått studier som sier noe om ungdoms vurderinger av ulike elementer ved kollektivtransporten: selve tilbudet (frekvens, pris osv), kvalitet og service, mobilitet og fleksibilitet, opplevelse av trygghet og miljøaspektet ved bruk av kollektivtransport

Ungdom mener at takstene er for høye. Enkelte resultater kan imidlertid tyde på at ungdom vektlegger kvalitet og standard på kollektivtilbudet høyere enn andre grupper, og at de dermed er betalingsvillige dersom tilbudet blir bedre.

Enkelte grupper av ungdom oppfatter design på eksteriør og interiør som viktig for deres opplevelse av kollektivtilbudet. Opplevelsen av kvalitet har også sammenheng med service som ytes. Funnene tyder på at ungdom oppfatter servicen fra sjåførene som dårlig.

Når det gjelder ungdoms oppfatning av om kollektivtransporten øker deres mobilitet, finner vi ikke entydige resultater i studiene vi har gjennomgått. I de kvalitative studiene blant storbyungdom blir dette aspektet fremhevet som noe positivt ved kollektivtransporten, mens den manglende mobiliteten som avhengighet av kollektivtransport skaper fremheves som et problem i en kvantitativ studie blant svensk ungdom. Kollektivtilbudet er langt bedre i enn utenfor storbyer, og dette kan påvirke holdningene til hvorvidt kollektivtransporten representerer god mobilitet for ungdom.

Flere studier viser at yngre jenter i storbyene i større grad enn andre føler utrygghet ved bruk av kollektivtransport, spesielt om kveldene. Statistikken viser at det er yngre menn som i størst grad opplever vold eller trusler om vold. Følelsen av utrygghet kan begrense ens bevegelsesfrihet, også når det gjelder bruk av kollektivtransport.

Et flertall ungdommer vil prioritere utbygging av kollektivtransporten foran vegutbygging. Ungdom som er opptatt av miljø velger oftere bort bilen som transportmiddel enn ungdom ikke har denne miljøinteressen.

Selv om ungdommene mener at kollektivtilbudet er utilstrekkelig og ikke tilfredsstillende deres krav til standard og komfort i dag, mener de altså at det er viktig å satse på utbygging av kollektivsystemet. Kollektivtilbudet må imidlertid tilrettelegges slik at ungdom opplever det som et funksjonelt og godt alternativ til bilen. Det betyr at det er svært viktig med god markedskunnskap om ungdomsgruppas behov og preferanser i forhold til kollektivtransport.

Ungdoms forhold til bil

Ungdoms forhold til bil er blitt belyst ved å undersøke hvordan ungdom vurderer bilens ulike dimensjoner. Vi skiller mellom bilens funksjonelle, sosiale, symbolske og opplevelsesmessige dimensjon. Som en femte dimensjon trekker vi også inn *bilen i samfunnet* – bilismen. Hvordan man selv opplever bilismen, for eksempel i forhold til støy og luftforurensing og hva

slags kunnskap man har om dens virkninger på miljøet, antas å spille inn på ens forhold til bilen.

Gjennomgangen peker på fordeler og ulemper ved bilens ulike dimensjoner som blir trukket frem blant ungdom. Positive aspekter ved bilen er blant annet friheten bilen gir i tid og rom. Videre nevnes at den kan fungere som et sosialt og/eller privat rom og at bilkjøring kan fungere som en aktivitet i seg utover det å komme seg fra A til B. Kvalitative studier av unge storbyboere belyser også hvorfor bilismen og bilbruk blir oppfattet som negativt av noen. Kollektivtransport, sykkel og gange kan dekke ungdoms transportbehov i by. Bruk av disse transportmidlene betyr samtidig at de i større grad får føle bilismens konsekvenser på kroppen (støy, luftforurensning, utrygghet ved ferdseil som myk trafikant).

Ungdom i by ser også en del praktiske problemer knyttet til bilbruk sammenliknet med bruk av kollektive transportmidler. Bilen og førerkortet som viktige symbolverdier, er av liten betydning blant unge storbyboere i disse kvalitative undersøkelsene. Storbyungdom av i dag synes å ha et pragmatisk syn på bilen, dvs. at de først og fremst forholder seg til dens funksjonelle sider og at den blir betraktet som et supplement til andre mer miljøvennlige transportmidler. Flere av studiene peker på at ungdoms syn på bilen blant annet varierer med bosted og livsstil.

Kvantitative studier tyder på at ungdom har et ambivalent forhold til bil. Generelt verdsettes dens positive egenskaper som gjør at de blant annet kan opprettholde sin mobilitet, samtidig som de erkjenner og er bevisste på problemene den skaper. De synes å være lite villige til selv å gjøre noe for å redusere miljøproblemene og mange tror at disse kan løses ved hjelp av teknologi. Ungdoms sterke vektlegging av mobilitet, kan sees i sammenheng med deres oppfatning av tid. En undersøkelse i de nordiske land viser at tiden, ikke pengene, oppleves som den største flaskehalsen i forhold til å få gjort alt de ønsker å gjøre.

Færre unge tar førerkort – et trendbrudd i ungdoms forhold til bil?

Undersøkelser viser at flere og flere unge reiser kollektivt, og at færre unge tar førerkort i både Sverige og Norge enn hva de gjorde for 10-15 år siden. Spesielt gjelder dette ungdom i storbyene, men begge land har opplevd en nedgang i førerkortandelen også utenfor de store byene.

En større nedgang i førerkortandelen blant ungdom på begynnelsen av 90-tallet sammenfalt mer eller mindre med økonomiske nedgangstider i begge land. I Sverige begynte de økonomiske nedgangstidene tidligere og varte lenger enn i Norge. Men for begge land fortsatte førerkortandelen å synke også etter at

økonomien tok seg opp igjen. Det er derfor stilt spørsmål ved hvor mye økonomien egentlig kan forklare av nedgangen i førerkortandelen blant unge. På begynnelsen av 90-tallet ble det også foretatt endringer i førerprøven/føreropplæringen i begge land. Det er grunn til å tro at dette har medført en tilfeldig reduksjon i førerkortandelen. Imidlertid er det vanskelig å forklare den vedvarende nedgangen på 90-tallet med endringer i førerprøven/føreropplæringen.

I tillegg til de kvalitative undersøkelser av ungdoms forhold til bil i storbyer, viser studier av begrunnelser for å ta/ikke ta førerkort at førerkortet ikke blir prioritert. Kanskje lavkonjunktur og endringer i førerkortandelen kan ha utløst nedgangen i førerkortandelen, mens andre utviklingstrekk kan ha bidratt til at nedgangen har vedvart? I gjennomgangen drøftes flere utviklingsforløp som alle har trukket i samme retning – mot en nedprioritering av førerkort og bil:

- Urbanisering og studentvekst har medført at flere har kunnet benytte seg av kollektive transportmidler
- Flere valgmuligheter generelt i samfunnet og større grad av differensiering mht livsstil og markering av identitet
- Tilbudene på forbruksmarkedet har økt og det har blitt sterkere konkurranse om ungdoms tid og ressurser
- Forlenget ungdomstid har gitt større frihet på egne vegne og over lengre tid enn tidligere
- Økt satsing på kollektivtransport har trolig gjort dette transportmiddelet mer konkurransedyktig i forhold til bilen.

Selv om stadig flere velger bort førerkort og bil – i hvert fall for en periode – så er det fremdeles ungdom som tar førerkort så fort de fyller 18 år. Ungdom er ingen homogen gruppe, og flere studier tyder på at ungdoms syn på bilen varierer med livsstil. For noen er bilen trolig et sentralt element i deres livsstil, for andre er den ikke noe mer enn et transportmiddel. Det denne gjennomgangen har vist, er et flere ungdom har et mer pragmatisk forhold til bilen enn for 10-15 år siden. At det også har vært en nedgang i førerkortandelen i mer sprettbygde strøk, der behovet for bil er større, tyder på at endringer i prioriteringer ikke utelukkende er et byfenomen.

Mot mer miljøvennlige reisemåter?

En voksende andel av ungdommen blir kompetente kollektivbrukere. Det er grunn til å tro at barrierene mot å benytte kollektivtransport i voksen alder, når behovene endrer seg, vil være mindre om man har

erfaring med kollektivtransport enn om man bare har brukt bil siden 18-årsdagen. At flere synes å ha et mer pragmatisk syn på bilen, gjør at kollektivtransporten i større grad kan konkurrere på like vilkår som bilen. Det sentrale er dermed at tilbudet oppfattes som et godt alternativ til bilen. Bruk av kollektive transportmidler vil kanskje oppleves som tilfredsstillende ut fra en bekymring for miljøet. Mye tyder dog på at denne bekymringen ikke er tilstrekkelig for at de skal velge miljøvennlige transportmidler i hverdagen.

At flere har et pragmatisk syn på bilen gir grunn til optimisme. Hvis dette syn har fått rotfeste og ikke bare er et resultat av den aktuelle sosiomaterielle situasjonen, vil det kunne ha konsekvenser på sikt. Det er dagens ungdom som skal stå for den fremtidige transportplanleggingen og som da kanskje vil snu perspektivene. Tradisjonelt har bilen blitt assosiert med frihet, blant annet som følge av man er uavhengig av kollektivtransport. Skal kollektivtransporten kunne være et konkurransedyktig alternativ til bilen for ungdom i en hektisk hverdag, er det nødvendig å arbeide systematisk med å gjøre kollektivtransporten til et transportmiddel som gir friheter. Man må vise at kollektivtransporten kan gjøre folk uavhengig av de problemer og hindringer bilen medfører i forhold til å det å ha en fleksibel og mobil hverdag.

Forslag til videreføring

Denne litteraturstudien viser at det er gjennomført relativt få undersøkelser i de nordiske landene om ungdoms reisevaner, hva som påvirker tilbøyeligheten til å ta førerkort og deres valg av transportmiddel. Flere av undersøkelsene begynner å bli gamle og mange av dem representerer bare et lite utvalg av ungdomskullene.

For å få et mer solid kunnskapsgrunnlag for å forstå utviklingen framover, trengs både bedre utnyttning av de dataene som allerede eksisterer og helt nye undersøkelser.

I alle de nordiske landene gjennomføres det nasjonale reisevaneundersøkelser, delvis kontinuering og delvis med jevne mellomrom. Disse undersøkelsene gjøres over omtrent samme mal, noe som åpner for komparative studier både over tid og mellom land. Som litteraturgjennomgangen har vist, er datamaterialet i disse undersøkelsene dårlig utnyttet. Det er store muligheter til å gjøre mer dyptgående analyser av ulike ungdomsgrupper, for å undersøke de forskjellige segmentenes reisevaner, førerkortinnhav osv, og endringer i disse faktorene over tid.

Aktuelle temaer for nye undersøkelser kan f.eks være sosialisering til bilbruk, ungdoms vurdering av tid til transport, og verdier og atferdsorienteringer av relevans for transportfeltet.

Summary:

Young people and their choice of transport – a review of results from Nordic travel surveys

The postwar period witnessed a substantial growth in mobility. Prosperity provided more opportunities for travelling in everyday life. Leisure and holiday trips increased. Car ownership became the norm. The mobility of society provides often an important public welfare indicator. At the same time car use exposes modern society to environmental challenges.

Car is the most important mode of daily travel in Sweden, Denmark and Norway. The travel activity in general and by car will probably not diminish in the near future.

This report summarizes Nordic studies of young people's use of and attitudes to different modes of transport. The purpose of the work is to better understand the determinants of mode choice and which barriers young people encounter when making their choice. The project includes the following themes:

1. Factors influencing on young people's transport mode choice.
2. Young people's attitudes to car and public transport.
3. Possible explanations to the decrease in acquiring a driving license acquisition among Swedish and Norwegian eligible youths during the 1990's.

Understanding the behavioural determinants of young people provides a link to future travellers way of thinking. The young people's transport mode choice today can be regarded as having a formative influence on their travel behaviour as adults. The population for future transport and road policies is today's young.

Four analytical approaches

To attain a comprehensive overview of the factors influencing on young people's transport mode choice, four analytical approaches have been utilized. We make a distinction between structural and cultural explanations. Explanations at the level of the individual, seeks to explain each person's choices and actions. Explanations at the societal level seek to

explain the aggregate transport demands and the modal split in a given population.

	Structural explanations	Cultural explanations
Society	Socio-material situation	Normative situation
	Economic situation	Political situation
	Settlement structure and localization pattern	Social norms and expectations
	Public transport supply	
	Roads and bicycle lanes	
	Educational facilities	
Individual	Transport opportunities	Transport preferences
	Transport resources	Experience /socialization
	Available time	Way of life (values, attitudes, actions)
	Localization of activities in time and space	Attitudes to car and public transport

Source: TØI report 760/2005

Figure S.1: Four different analytical approaches for analyzing mode choice.

Transport possibilities, preferences and transport mode choice

In table S.1, we have summarized the results from the literature review. We find that an increase in opportunities for transport influences mode choice:

- short distances – cycling and walking
- satisfactory public transport supply – use of public transport
- transport resources and afternoon / evening travels – use of car
- it is possible that use of car in the afternoon is influenced by lower public transport service levels.

Table S.1: Overview, differences between pedestrians bicyclists, public transport and car users.

	Transport possibilities and characteristics	Transport preferences
Walking / cycling	Living in large cities Transport resources below the average To work or typical afternoon transport activities	Emphasize negative consequences of car use
Public transport	Living in large cities To school/university Girls Transport resources below the average	Emphasize positive consequences of car use Act environmentally friendly in general
Car use	To work or typical afternoon / evening activities Boys Transport resources beyond the average	Do not emphasize negative consequences of car use Wish to be environmentally friendly Interested in make of cars

Source: TØI report 760/2005

Even if the transport opportunities is the main determinant of young people's mode choice, environmental attitudes also influences the choice. Several studies indicate that young people are ambivalent towards driving a car. They appreciate the positive qualities of the car, such as the increased mobility provided by this transport mode. At the same time, they acknowledge the problems created by car use. Most young people refuse to change behaviour as a means of improving the environment. They believe in technological solutions.

The importance placed on mobility by young people can be linked to their sense of lack of time. Lack of time, not money, is perceived by Nordic youths as the main barrier preventing them from accomplishing what they want to do.

Reductions in license holding among youths

Several studies in Sweden and Norway show a decrease in the proportion of young people holding a license and an increasing use of public transport.. The trend is most noticeable in the large cities, but also

outside the large cities the driving licence rates decreases.

The economic depressions in Sweden and Norway during the 90's has been offered as possible explanations. But the downward trend has also been maintained during times of economic improvements. Several possible explanations of decrease in driving licence rates are discussed in this paper:

- Urbanization and increased proportion of young people in higher education
- More available options as associated with life-style diversity.
- Increased consumption and higher demands on young people's time and resources.
- Prolonged adolescence provides an extended period of choice and independence.
- Improved public transport supply may have made this transport mode more competitive as compared to car use.

Options for change?

Young people are not a homogenous group, and several studies indicate that attitude towards car-use depend on life style choices. For some groups of young people, the car remains a central element in their choice of life style while other groups regard car as just another transport mode.

The indications from our study is that youngsters have a more pragmatic approach to car use than was the case only 10-15 years ago. This gives us reasons to be optimistic. Young people today are also the future transport planners. Maybe they will plan the future from a less biased perspective.

Car has traditionally been associated with independence, also independence from public transport. It is a possibility that public transport may prove more competitive with respect to the car for young people in a hectic everyday life. A public transport supply that increases young people's independence and freedom - from queues and other obstacles caused by cars - is therefore needed.

For or a deeper understanding of young people's transport choices the Nordic National Travel Survey's provides rich opportunities for further comparative analysis

1 Ungdom og transport

1.1 Bakgrunn

Mobiliteten i samfunnet har økt kraftig i etterkrigstiden. En generell velstandsøkning i samfunnet har gitt økte muligheter til å reise, både i hverdagen og i fri- og ferieperioder. Bilen er blitt allemannseie og ferieturer til eksotiske mål er ikke lenger forbeholdt de få. Parallelt med økte muligheter har det vokst frem et økende behov for å reise, spesielt i hverdagen. En sentral årsak til dette er en større spredning av boliger, arbeidsplasser og fritidsaktiviteter i etterkrigstiden. En annen er kvinners inntog på arbeidsmarked på 70- og 80-tallet. Begge disse utviklingstrekkene har på sin side også medført større behov for transport av barn til barnehage, skole og fritidsaktiviteter (Hjorthol 2005 m fl). I det moderne samfunn er muligheten til forflytning ansett som et viktig velferdsgode, men både globalt og lokalt skaper den store miljømessige utfordringer. Bilen er det viktigste fremkomstmiddelet i hverdagen både i Sverige, Danmark og Norge, og det er ingenting som tyder på at den høye reiseaktiviteten (uavhengig av transportmiddel) vil avta med det første. Ifølge Vilhelmson (1999) er det trolig kun tiden som vil kunne sette en grense for den økende reiseaktiviteten i samfunnet, ved siden av eventuelle økonomiske begrensninger.

Dagens mobilitet skaper to typer miljømessige utfordringer:

- Forekomsten av reiser – hvordan redusere behovet for å reise?
- Transportmiddelvalg – hvordan få folk til å velge mer miljøvennlige transportmidler?

I dette prosjektet fokuserer vi på det sistnevnte. Vil fremtidens voksne være like tilbøyelige til å bruke bil i hverdagen som sine foreldre? Mye tyder på at mange ungdommer i dag har et annet forhold til bil og bilbruk enn tidligere. Både Norge og Sverige har opplevd en reduksjon i andelen ungdom som tar førerkort de siste tiåret/tiårene (Krantz og Vilhelmson 1996, Hjorthol 1999, Sagberg 2000 og Nordbakke 2002a).

Det finnes en rekke faktorer som kan påvirke ungdoms transportmiddelvalg. Dette prosjektet sammenfatter resultater fra nordiske prosjekter som har undersøkt ungdoms forhold til ulike transportmidler og hva som påvirker deres valg av reisemåte. Formålet er å belyse ulike barrierer og drivkrefter i forhold til ungdoms valg av transportmiddel.

Å forstå hva som ligger bak ungdommens atferd er spesielt interessant fordi de unge er fremtidens trafikanter. Deres valg i dag kan legge grunnlaget for hvordan de vil reise i fremtiden, og kunnskap om deres atferd er viktig for utforming av fremtidens transport- og vegpolitikk.

1.2 Forskning på reisevaner og transportmiddelbruk

Reisevaneundersøkelser er en viktig kilde til kunnskap om reisevaner og transportmiddelvalg. Slike undersøkelser bidrar til kunnskap om strukturelle muligheter og begrensninger både på et makro og mikronivå (Hjorthol og Vibe 1993, Krantz og Vilhelmson 1996, Krantz 1997, Krantz 1999, Berge 1999, Hjorthol 1999, Denstadli m fl 2003). Mange av disse reisevaneundersøkelsene er også blitt analysert i forhold til ungdoms reisevaner (blant annet Krantz 1999, Hjorthol 1999, Hjorthol 2002, Denstadli 2003).

I de senere år har såkalte samvalgsundersøkelser (med hypotetiske valg) supplert reisevaneundersøkelsene med kunnskap om hvordan folk verdsetter ulike egenskaper ved transportmidlene og transporttilbudet. Slike studier gir innsikt også i personers konkrete preferanser og oppfatninger av ulike transporttilbud (se for eksempel Norheim m fl 1993, Ruud m fl 2001, Nossum 2003).

Tidsbruksundersøkelser er også benyttet for å studere en befolknings reisevaner, og Vilhelmson (1997) har blant annet vist at slike undersøkelser i større grad fanger opp korte forflytninger enn hva mer tradisjonelle reisevaneundersøkelser gjør (Vilhelmson 1997). På 90-tallet ble det også en økende interesse for å undersøke sammenhengen mellom livsstil, transport og reisevaner (Vilhelmson 1994, Christiansen 1998).

Etter hvert har det også blitt gjennomført flere kvantitative studier av sammenhengen mellom personers verdier, holdninger og livsstil og valg av transportmiddel (blant annet Garvill m fl 1994, Berge m fl 1994, Berge 1996, Berge 1997, Jensen 1997b, Magerlund 1997, Nordbakke 2002b). Slike undersøkelser er også blitt gjennomført blant ungdom, men har i liten grad fokusert på livsstil (Bernow 1991, Carle og Sjöstrand 1993, Lodden 1998, Ruud 1999). I Sverige har

man også studert ungdoms bruk av IKT og i hvilken grad dette påvirker deres fysiske reiser og aktivitetsmønstre (Thulin 2002).

En rekke kvalitative studier har forsøkt å forstå dagens ungdoms forhold til bil og kollektivtransport i et videre perspektiv som inkluderer flere spørsmål ved det moderne samfunn, som for eksempel identitet, livsstil, urbanisering og tidspress (Andréasson og Sjöberg 1996, Andréasson 2000, Sjöberg 2000, Jensen 2001). Begrunnelser for å ta kjørekort eller ikke, er også blitt undersøkt (Andersson og Warmark 1999, Bäcke m fl 1999) og gir også innsikt i hvilket forhold dagens ungdom har til bil og bilkjøring.

1.3 Valg av transportmiddel - et teoretisk utgangspunkt

I overgangen fra det industrielle til det post-industrielle samfunn har moderne vestlige samfunn blitt mer pluralistiske og individualiserte, og valgmulighetene har økt i takt med denne utviklingen. Likevel, selv om valgfriheten er blitt større, finnes det fortsatt begrensninger og strukturelle føringer på hvilket transportmiddel som velges, det være seg økonomi, tilgang til bil, kollektivtilbud, sykkelmuligheter mm. Den reelle valgfriheten vil dermed ofte være begrenset. Ettersom ungdom har forskjellige materielle og strukturelle utgangspunkt, vil også muligheten til å velge transportmiddel fritt variere blant ungdom. Men valget vil ikke bare avhenge av de mulighetene som er tilstede for en gitt person. Bruk av et bestemt transportmiddel vil ofte også avhenge av personlige motiv og preferanser. En lidenskaplig bilist vil for eksempel ofte foretrekke å kjøre, mens en som er opptatt av helse og trim vil kanskje benytte alle muligheter til å sykle.

Ofte vil valget av transportmiddel være et produkt av de valgalternativer og muligheter som foreligger og individuelle preferanser for et gitt transportmiddel. Innen forskningen på området har det blitt benyttet flere innfallsvinkler og perspektiv for å forstå ungdoms transportmiddelvalg. For å få en mer helhetlig forståelse av hva som påvirker ungdom i forhold til dette, har vi valgt å gruppere disse innfallsvinklene i fire kategorier. På et overordnet nivå skiller vi mellom strukturelle og kulturelle forklaringer. Mens strukturelle forklaringer søker å belyse endringer og variasjoner i menneskelig adferd på bakgrunn av gitte eller tilegnede kjennetegn (materielle, romlige og tidsmessige kjennetegn), søker kulturelle forklaringer å belyse hvilke motiv mennesker har for å handle og tenke slik de gjør.

Slike motiv kan være både historisk og erfaringmessig betinget.

	Strukturelle forklaringer	Kulturelle forklaringer
Samfunn	Sosiomateriell situasjon Økonomisk situasjon Bebyggelsesstruktur og lokaliseringsmønstre Kollektivtilbud Veg- og sykkelnett Utdanningstilbud Urbaniseringsgrad	Normative situasjon Politisk situasjon Generelle normer og sosiale forventninger i samfunnet
Individ	Transportmuligheter Transportressurser Tilgjengelig tid Aktivitetenes lokalisering i tid og rom	Transportpreferanser Erfaring/Sosialisering Livsstil (verdier, holdninger og handlinger) Vurderinger av bil og kollektivtransport

Kilde: TØI rapport 760/2005

Figur 1. Oversikt over ulike forklaringer på ungdoms valg av transportmidler

Begge disse forklaringene kan igjen splittes opp i forklaringer på samfunnsnivå og på individnivå. Mens forklaringer på individnivå søker å belyse hvorfor et bestemt individ velger og handler som det gjør, søker forklaringer på samfunnsnivå å belyse hva som ligger bak generelle trekk i en befolknings transportvaner og transportmiddelvalg.

Dette prosjektet vil først og fremst fokusere på forklaringer på individnivå, dvs. på individers transportmuligheter og transportpreferanser. Når det gjelder endringer i transportmiddelvaner vil vi søke forklaringer også på samfunnsnivå.

1.3.1 Transportmuligheter

Strukturelle forklaringer på individnivå søker å belyse hvilke *transportmuligheter* et individ har i hverdagen og i hvilken grad disse påvirker hans/hennes reisemåte. Med transportmuligheter menes her de muligheter et individ har i tid og rom til å velge et transportmiddel samt hvilke transportressurser individet har. Hvilke transportmuligheter en person har, kan for eksempel avhengig av hvor han/hun bor, om han/hun har tilgang til bil, kollektivtilbud ved bosted, arbeidsplass eller skole/studiested, hvor aktivitetene er lokalisert og tid til rådighet i hverdagen/tid til transport.

1.3.2 Transportpreferanser

Kulturelle forklaringer på individnivå søker å belyse et individs *transportpreferanser* og i hvilken grad dette påvirker reisemåten. Transportpreferanser kan blant annet være avhengig av hvilken erfaring man har med ulike transportmidler og påvirkning fra omgivelsene i forhold til valg av bestemte transportmidler. Et barn som har blitt kjørt til og fra skole/fritidsaktiviteter i oppveksten kan for eksempel kanskje utvikle et sterkere forhold til bilen enn barn som aldri har blitt kjørt til slike aktiviteter. Generelt antas at hvordan man vurderer ulike egenskaper ved forskjellige transportmidler, har betydning hvilke transportpreferanser man har. Videre varierer trolig transportpreferanser med hvilke verdier og holdninger man har generelt (for eksempel til miljø) og også med hvilken livsstil man har. *Livsstil* blir her definert generelt som et integrert knippe av handlinger, verdi- og adferdsorienteringer.

1.3.3 Sosiomateriell situasjon

Strukturelle forklaringer på samfunnsnivå er knyttet til den *sosiomaterielle situasjon* i et samfunn som kan ha innvirkning på befolkningens transportmiddelvaner. Dette omfatter for eksempel den økonomiske situasjon i et land, organisering av samfunnet (for eksempel kollektivtilbud, vegnett, sykkelmuligheter), studietilbud og grad av urbanisering. Slike forklaringer søker å belyse en befolknings generelle transportmuligheter.

1.3.4 Normativ situasjon

Kulturelle forklaringer på samfunnsnivå er knyttet til den normative situasjon i samfunnet, slik den reflekteres gjennom ulike kulturelle forestillinger, politisk situasjon, ideologier og trender i samfunnet (eksempelvis individualisme og bilideologi). Det antas at den normative situasjonen kan si noe om hvilke transportpreferanser som er rådende, og at den også er av betydning for hvordan den sosiomaterielle situasjonen ser ut i et samfunn.

1.4 Problemstilling

Formålet i prosjektet er å belyse ulike barrierer og drivkrefter bak ungdoms valg av transportmiddel, og følgende delspørsmål søkes besvart:

- 1) Hvilke faktorer påvirker ungdoms transportmiddelbruk?
- 2) Hvilket forhold har ungdom til henholdsvis bil og kollektivtransport?
- 3) Førerkortandelen blant ungdom sank gradvis i løpet av 90-tallet. Hvordan kan man forklare denne nedgangen?

Økt kunnskap om endringer i ungdoms transportmiddelbruk vil være nyttig både for å forstå dagens atferd, men også for å lokalisere trender som kan gi et bedre grunnlag for å si noe om fremtidens transportetterspørsel.

Ved å studere forklaringene som er blitt gitt på endringene mht førerkortandel blant unge i Sverige og Norge kan man også komme nærmere forståelsen av faktorene som kan være betydning for ungdoms transportmiddelvalg.

1.5 Hva er ungdom?

Ungdom er ingen ensartet gruppe. De er forskjellige både mht oppvekstforhold, materielle vilkår og hvilke kulturelle innflytelser de har vokst opp under. Hvilke personlige eller individuelle ressurser ungdom møter ungdomstida mer, varierer også. Likevel er ungdom et allment begrep som gir mening.

Wyn og White foreslår denne definisjonen:

... youth is most productively conceptualised as a social process in which meaning and experience of becoming adult is mediated. (Wyn & White 1997).

I en slik definisjon er ungdom definert som en prosess i livet, dvs. en prosess som knyttes til et visst tidsrom i livet der man går fra å være barn til å bli voksen, og ikke som en sosial gruppe. Hvor lenge ungdomstiden varer, kan derfor være forskjellig fra person til person, og varierer mellom historiske perioder.

Etttersom denne studiens tema er ungdoms forhold til bil og valg mellom bil og andre reisemåter, har vi valgt å fokusere på den aldersgruppen som i teorien har et reelt valg mellom bil og andre transportmidler, dvs. de som er 18 år eller mer. De fleste undersøkelsene som blir behandlet i denne studien tar for seg ungdom mellom 18-24 år.

1.6 Undersøkelsene i studien

Tabell 1.1 gir en oversikt over de mest sentrale undersøkelsene som er blitt benyttet i denne studien. Hver enkelt av disse undersøkelsene belyser ulike faktorer som påvirker ungdoms transportmiddelbruk/førerkortinnhav og/eller ungdoms forhold til kollektivtransport, bil og førerkort.

Ettersom vi er interessert i å gi et innblikk i faktorer som påvirker ungdoms reisemåte ”i dag”, har vi valgt å fokusere først og fremst på undersøkelser fra slutten av 90-tallet og frem til i dag. Videre har vi pga av språklige barrierer ikke hatt mulighet til å se på finske undersøkelser.

Tabell 1.1 Oversikt over sentrale undersøkelser som benyttes i denne studien.

Navn	Metode	Utvalg	Alder	Sted
Bernow 1991	Kvantitativ spørreundersøkelse	1600 ungdom	2. klasse ved videregående skole (gymnas)	Sverige - landsrepresentativt
Berg og Gregersen 1993	Kvantitative undersøkelse	3000 ungdom	20 år	Sverige - landsrepresentativt
Andreasson og Sjöberg 1996	Kvalitativ -strukturerte intervju	32 ungdom ved videregående skole (gymnas)	Ca. mellom 17-19 år	21 fra Göteborg og 11 fra Kungsbacka
Lodden 1998	Kvantitativ – spørreundersøkelse	2074 ungdom	13-20 år	Oslo: 2 bydeler på vestkanten og to på østkanten
Ruud 1999	Kvantitativ – spørreundersøkelse	637 ungdom	18-20 år	Oslo: 2 bydeler på vestkanten og to på østkanten
Andersson og Warmark 1999	Kvalitativ - fokusgruppeintervju	44 ungdom	17-19 år	16 fra storby og 28 fra mindre steder ("glesbygd")
Andersson og Warmark 1999	Kvantitativ spørreundersøkelse	1400 ungdom	18,5 år	Sverige. 27 % fra "landsbygd"
Krantz 1999	Kvantitativ spørreundersøkelse.	RVU* 1978: N=881 RVU 1984/85: N=887, Riks-RVU 94/95/96: N= 1943	18-24 år	Sverige. Landsrepresentativt.
Krantz 1999	Førerkortregister/befolkningsstatistikk	Andel med førerkort blant ungdom i årskiftet 1990/91 og 1996/97	18-24 år	Sverige
Sjöberg 2000	Kvalitative intervju	40 ungdom	21-25 år	Göteborg
Jensen 2001	Kvalitative intervju	7 ungdom	17-23 år	København: 6 i Vanløse og 1 på Frederiksberg
Jensen 2001	Kvantitativ spørreundersøkelse	202 ungdom	16-25 år	København: Vanløse
Puranen 2001	Kvalitative intervju. Panel i perioden 1992-2001	104 ungdom**	19-25 år fulgt i 7 år	Sverige. Ikke nærmere spesifisert
Puranen 2001	Kvantitativ spørreundersøkelse	1500 ungdom	18-32 år	Sverige. Fremstilt som landsrepresentativt
Hjorthol 2002	Kvantitativ spørreundersøkelse (RVU* 2001)	Skoleungdom- og studenter	13-24 år	Norge. Landsrepresentativt
Nordbakke 2002	Førerkortregistret/befolkningsstatistikk.	Andel ungdom som tok førerkort i perioden 1991-2000	18-24 år	Norge

Kilde: TØI rapport 760/2005

*RVU = reisevaneundersøkelsen, i Sverige også omtalt som RES.

** Det er noe usikkerhet knyttet til hvor stort dette panelet har vært.

1.7 Rapportens innhold

Rapporten er delt inn i seks kapitler. Kapittel en beskriver formålet med studien og hvordan vi har tilnærmet oss problemstillingene fra fire ulike innfallsvinkler. En første presentasjon av de mest sentrale undersøkelsene blir også gitt i dette kapitlet. Kapittel 2 gir en oversikt over hvorvidt ulike transportmuligheter og transportpreferanser kan forklare variasjoner i ungdoms transportmiddelbruk. For å kunne si noe om faktiske forhold, har vi valgt å fokusere på kvantifiserbare studier i dette kapitlet. Kapitlene 3 og 4 går begrepet transportpreferanser nærmere i sømmene og belyser hvordan ungdom vurderer henholdsvis kollektivtransport og bil og hva som kan påvirke deres forhold til transportmiddelene. I kapittel 5 beskrives ulike forandringsprosesser siden begynnelsen av 90-tallet når det gjelder ungdoms transportmiddelbruk og førerkortinnehav. Videre drøftes ulike strukturelle og kulturelle forklaringer som forskere har benyttet for å forklare disse prosessene. I kapittel 6 drøftes på et mer overordnet nivå hva som kan sies å være de viktigste barrierene og drivkreftene for ungdoms valg av reise- måte i dag og hvilke utfordringer man står ovenfor i forhold til deres fremtidige reisevaner.

2 Ungdom og valg av transportmiddel

2.1 Ungdoms transportmiddelbruk – kjennetegn og påvirkningsfaktorer

I dette kapitlet sammenfattes resultater fra analyse av hva som kjennetegner ulike unge transportmiddelbrukere – hvor de bor, om de jobber eller studerer, om de er gutter eller jenter, om de har tilgang til bil osv. Videre vil vi også se på hva tidligere studier har kommet frem til når det gjelder sammenhengen mellom ungdoms transportmiddelbruk og reiseformål, miljøholdninger, foreldres bruk av og holdninger til bil og ungdoms livsstil.

Mens kvalitative studier kan antyde tendenser og skape forståelse for prosesser, er det bare kvantitative studier som kan anslå med en viss grad av sannsynlighet hvordan de faktiske forhold er i en undersøkt populasjon (her ungdom). Vi har derfor valgt å basere oss på generaliserbare studier i dette kapitlet.

Etter en gjennomgang av litteraturen på området, kom vi frem til at det er gjennomført få slike studier av forskjeller mellom ungdom når det gjelder transportmiddelbruk i de nordiske land, selv om det foreligger en del data om dette i de nasjonale reisevaneundersøkelsene. Verken i Sverige, Danmark eller i Norge har disse undersøkelsene i noen vesentlig grad blitt benyttet til å studere variasjoner i ungdoms transportmiddelbruk og hvordan variasjoner kan forklares. Man har sett på ungdoms reisemåte i forhold til andre aldersgrupper og ulik tilgang på transportressurser blant ungdom. I den grad ungdoms transportmiddelbruk er blitt studert per se, er det for å undersøke endringer i deres transportmiddelbruk over tid og endringer i deres tilgang til transportressurser (se for eksempel Hjorthol 1999 og Krantz 1999). En av de få studiene som har basert seg på nasjonale reisevanedata for å belyse blant annet ungdoms transportmiddelbruk og variasjoner i denne, er Hjorthols (2003) studie av ungdoms skole-reiser i Norge.

Av individuelle undersøkelser som sier noe om ungdoms faktiske reisemåte og hva som påvirker denne, finner vi to studier, Lodden (1998) og Ruud (1999) basert på den samme undersøkelsen fra Oslo. Undersøkelsen ble foretatt i fem bydeler i Oslo, to på vestkanten (Røa og Ullern) og tre på østkanten (Bøler, Manglerud og Østensjø). Mens Lodden har tatt for seg ungdom mellom 13 og 20 år, har Ruud fokusert på dem mellom 18-20 år, som i større grad kan velge

mellom bil og andre transportmidler. Både Lodden og Ruud fokuserer på ungdoms aktiviteter, reisemåter og holdninger til trafikk og miljøspørsmål og samsvar mellom handlinger og holdninger. Et ytterligere tema for Lodden er også sosialisering til transportmiddelbruk og reiseadferd.

I studien "Ung mobilitet" har Puranen (2001) kartlagt svenske ungdoms syn på og vurderinger av en rekke faktorer: livet, fremtiden, utdanning, jobb, bosted, kjærlighet, penger, miljø, politikk, energispørsmål, trafikken og reisevanene. Analysene bygger på en spørreundersøkelse blant svensker mellom 18-32 år i og på dybdeintervjuer blant ungdom i samme aldersgruppe. Ettersom studien også har kartlagt deres transportvaner og har sett disse i sammenheng med ulike verdier og holdninger, er resultatene fra denne studien av interesse i denne sammenheng. Studier som ser på slike faktorer i sammenheng, blir gjerne omtalt som livsstilsstudier, selv om ikke Puranen benytter dette begrepet selv.

Det er de nevnte studiene ovenfor som eksplisitt har studert variasjoner i transportmiddelbruk og hva som påvirker denne, som vil utgjøre hovedgrunnlaget for den følgende sammenfatningen. Sverige, Danmark og Norge er relativt like i forhold til økonomiske, politiske, kulturelle og til dels klimatiske forhold, noe som gjør at resultater fra et land trolig kan overføres til de andre landene.

2.2 Transportmuligheter og kjennetegn

2.2.1 Alder

I en analyse av ungdoms transportmiddelbruk til skole/universitet, basert på de nasjonale reisevanedata, viser Hjorthol (2003) hvordan transportmiddelbruken varierer mellom ungdom i ulike aldre. Kollektivandelen er høyere på skole-reiser enn på andre reiser (jf. avsnitt 2.2.5). Reisemåte til skole/universitet kan derfor ikke si noe fordelingen av transportmiddelbruk generelt blant ungdom. Med skole-reiser som utgangspunkt kan man likevel si noe om sentrale forskjeller mellom ulike aldersgrupper.

Tabell 2.1: Transportmiddelbruk på skolereiser for ungdom i alderen fra 13 til 24 år i 2001. Prosent

Alder og reisemåte	2001
13-15 år	
Til fots	36
Sykkel	14
Bilpassasjer	8
Kollektivt	42
16-17 år	
Til fots	23
Sykkel	4
Mc/moped	2
Bilpassasjer	13
Kollektivt	58
18-24 år	
Til fots	27
Sykkel	7
Mc/moped	
Bilfører	18
Bilpassasjer	8
Kollektivt	40

Kilde: Hjorthol 2002

Mens 13-15 åringene først og fremst går (36 prosent) og tar kollektivt (42 prosent), foregår over halvparten av skolereisene (58 prosent) med kollektivtransport blant dem som er mellom 16-17 år. Til gjengjeld bruker 16-17 åringene i mindre grad bena når de skal til skolen (23 prosent) sammenliknet med de yngre ungdommene. Blant de eldste ungdommene er transportmiddelbruken mer variert, som følge av at flere benytter bil i forbindelse med reise til skole/universitet (18 prosent). 40 prosent bruker kollektivtransport på slike reiser, mens 27 prosent går til fots blant ungdom mellom 18-24 år (Hjorthol 2002: 6: tabell 5). Andelen som bruker bil til skolereiser i denne aldersgruppen er lav sammenliknet med hva den er for alle reiser. Data fra den siste reisevaneundersøkelsen i Norge (RVU 2001) viser at godt over halvparten av reisene blant ungdom i alderen 18-24 år skjer med bil (38 prosent som sjåfør og 16 prosent som bilpassasjer).

Lodden (1998) viser en tilsvarende forskjell i reisemåte mellom ungdom i ulike aldersgrupper i sin studie av ungdom i Oslo – selv når alle typer reiser blir vurdert. Hun forklarer reisemåten blant de yngste med at deres aktiviteter ofte ligger i nærområdet. Etter hvert som de blir eldre utvider de sin aksjonsradius, både

som følge av endring i lokalisering av skole, arbeid og fritidsaktiviteter og som følge av at flere får tilgang til førerkort og bil (Lodden 1998).

2.2.2 Bosted

Hjorthol (2003) har blant annet sett på ungdoms reisemåte i forbindelse med skolereiser etter bosted og har også undersøkt om reisemåtene på ulike steder har endret seg i løpet av 90-tallet. Det skilles mellom 4 typer bosted: De fire største byene i Norge, deres omegnskommuner, mellomstore og små byer og tettsteder og sprettbygde strøk. Utvalget består av ungdom mellom 13 og 24 år, noe som gjør at både skoleelever og studenter er inkludert.

Tabell 2.2: Reisemåte på skolereiser etter bosted for ungdom i alderen fra 13 til 24 år. 1992, 1998, 2001. Prosent

Bosted og reisemåte	1992	1998	2001
<i>Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger</i>			
Til fots/på sykkel	44	45	50
Bilfører/mc/moped	11	5	8
Bilpassasjer	3	9	4
Kollektivt	42	41	38
<i>Omegnskommuner til de fire største byene</i>			
Til fots på/sykkel	45	30	36
Bilfører/mc/moped	9	10	13
Bilpassasjer	8	9	10
Kollektivt	39	52	42
<i>Mellomstore og små byer</i>			
Til fots på/sykkel	31	41	33
Bilfører/mc/moped	15	17	9
Bilpassasjer	6	10	10
Kollektivt	47	32	49
<i>Tettsteder og sprettbygde strøk</i>			
Til fots/på sykkel	37	26	33
Bilfører/mc/moped	10	11	9
Bilpassasjer	8	15	10
Kollektivt	45	47	48
Antall	956	1328	2206

Kilde: Hjorthol 2002

Analysene av transportmiddelbruk i de ulike bostedene over tid, viser at hovedmønsteret er beholdt. I de fire største byene er det en tendens til at noen færre kjører bil/mc/moped og at flere sykler eller går, men forskjellene er små (Hjorthol 2002:6).

Når det gjelder status pr i dag (med utgangspunkt i 2001), er det kun små forskjeller mellom ulike typer

bosted i forhold til unges reisemåte til skole/universitet. I de fire største byene er noen flere som går eller sykler, mens det er færre som sitter på med andre til studiested eller skole enn i resten av landet. I områdene utenfor storbyregionene er andelen som benytter kollektivtransport til skole eller studiested høyere enn i de fire største byene og deres omegnskommuner (Hjorthol 2002). Dataene tar utgangspunkt i ungdom mellom 13 og 24 år, og omfatter også dem som ikke har mulighet til å kjøre bil selv. Andelen som er bilførere er følgelig også svært lav generelt i aldersgruppen 13-24 år.

Som nevnt er kollektivandelen høyere på skolereiser enn det den er på reiser generelt sett. Analyser basert på den nasjonale reisevaneundersøkelser i Norge viser at kollektivandelen blant ungdom mellom 18-24 år er 15 prosent på reiser generelt – uavhengig av formål (Ruud 2003). Disse analysene viser at det er klare forskjeller i kollektivbruk etter hvor man bor. I de fire største byområdene, hvor kollektivtilbudet er best, er det også flest unge mellom 18-24 år som benytter seg av dette (22 prosent). I de seks nest største byområdene er kollektivandelen noe lavere i denne aldersgruppen (12 prosent), mens den er lavest utenfor de ti største byområdene (9 prosent).

Om det er forskjeller i bilbruk mellom ungdom i alderen 18-24 år etter hvor de bor, har vi ikke funnet noen studier av. Men kortere avstander og bedre kollektivtilbud bidrar trolig til mindre bilbruk i de største byene enn i resten av landet, slik det er også for den voksne befolkningen (se for eksempel Denstadli og Hjorthol 2002).

2.2.3 Transportressurser

Å ha førerkort og tilgang til bil er de variablene som slår sterkest ut for folks transportmiddelbruk generelt (se blant annet Vibe 1993, Berge 1994, Berge 1999, Hjorthol 1999). Flere studier har vist at slike transportressurser er ujevnt fordelt blant ungdom. Analyser basert på den svenske reisevaneundersøkelsen fra 1994/95/96, viser at det er først og fremst yrkesaktive ungdom mellom 18-24 år som har førerkort og tilgang til bil i husholdet (Krantz 1999). Henholdsvis 67 prosent og 58 prosent av ungdom i heltidsarbeid og deltidsarbeid har både førerkort og tilgang til bil i husholdet mot 49 prosent i aldersgruppen totalt sett. Andelen er mye lavere blant de arbeidsledige (46 prosent) og lavest blant de som studerer (35 prosent) (Krantz 1999:91). At yrkesaktivitet er av betydning for om man har førerkort og tilgang til bil, bekreftes også i analyser basert på den norske reisevaneundersøkelsen

fra 2001 (Hjorthol 2002). En multivariat analyse av hva som er av betydning for om man alltid har tilgang til bil blant ungdom mellom 18-24 år, viser at følgende kjennetegn karakteriserer dem med best tilgang til bil i 2001:

- bor i tettsted og sprettbygde strøk
- gutter/menn
- par med og uten barn
- øker med inntekt
- ikke elev/student

At det å være gutt og/eller yrkesaktiv øker tilgangen til bil, bli også bekreftet av Ruud (1999). Hun har undersøkt fordelingen av transportressurser etter ulike bakgrunnskjenntegn i aldersgruppen 18-20 år. Samlebetegnelsen ”transportressurser” er benyttet som mål på en persons tilgang til bil (i forhold til om en person har førerkort, eier eget motorisert kjøretøy, hvilke lånemuligheter personen har og antallet biler i husholdningen). Studien viser at for denne aldersgruppen øker sannsynligheten for å ha mange transportressurser med et eller flere av følgende kjennetegn:

- gutt
- går på yrkesfag, er under opplæring, eller er i arbeid
- har arbeiderbakgrunn eller foreldre med selvstendige yrker
- bor sammen med foreldrene
- de som bor med foreldrene, har middels eller høy bruttoinntekt i husstanden

Typisk for dem som har gode lånemuligheter til bil er, at de går på allmennfag på videregående skole (gymnasium) eller på høyskole/universitet, at de bor sammen med foreldrene, og at det er en middels eller høy bruttoinntekt i husstanden for dem som bor sammen med foreldrene (Ruud 1999:45). Denne studien viser at det ikke bare er yrkesaktiv ungdom som har god tilgang til bil. Ungdom under utdanning/i skole har også god tilgang til bil om de bor hjemme.

2.2.4 Andre bakgrunnsfaktorer

Tidligere studier blant den voksne befolkning har vist at transportmiddelbruk blant annet er påvirket av også andre bakgrunnsfaktorer slik som kjønn, inntekt og yrke (se blant annet Vibe mfl 1993, Hjorthol 1998) Ruud (1999) har sett på betydningen av sentrale bakgrunnsfaktorer i forhold til transportmiddelbruk blant ungdom mellom 18-20 år. For å kartlegge hvordan de reiser, ble ungdommene bedt om å oppgi reisemåte til ulike aktiviteter siste gang (22 mulige). Den samlede

transportmiddelbruken ble deretter definert ut fra hvor stor prosentandel av alle aktiviteter den enkelte brukte ulike transportmidler (jf. Lodden 1998:35). Gjennomsnittlig ble 17 prosent av reisene foretatt til fots eller på sykkel, 55 prosent med kollektive transportmidler, 12 prosent som bilpassasjer og 15 prosent som fører av bil, moped eller motorsykkel (Ruud 1999). Studien viser at de som reiser som bilpassasjer ikke skiller seg signifikant ut i forhold til ulike bakgrunnsfaktorer.

De som går/sykler, bruker kollektive transportmidler og kjører bil/moped/mc er henholdsvis overrepresentert i forhold til et eller flere av følgende kjennetegn:

Gange/sykling:

- Har foreldre som er fag-/høyere funksjonærer eller med selvstendige yrker.
- Bor alene, med samboer(e) eller ektefelle
- Har transportressurser under gjennomsnittet

Kollektivtransport

- Jenter
- De som bor sammen med foreldrene har lav bruttoinntekt i husstanden
- Har transportressurser under gjennomsnittet

Bil/mc/moped

- Gutter
- Bor sammen med begge foreldrene
- Har transportressurser over gjennomsnittet

Flere detaljer finnes i vedleggstabell 1.

Det må understrekes at et gitt kjennetegn ikke nødvendigvis utelukker et annet. For eksempel, jenter kjører også bil som sjåfør (10 mot 22 prosent av guttene), og gutter benytter seg også av kollektive transportmidler (48 mot 62 prosent av jentene).

Ruud finner en sterk sammenheng mellom transportressurser og transportmiddelbruk. De som reiser med bil har flere transportressurser enn de som reiser med

kollektive transportmidler eller som går eller sykler (Ruud 1999:53). En forklaring som trekkes frem på at gutter i større grad enn jenter reiser med bil, er at gutter har flere transportressurser enn jenter.

Hun finner ingen signifikant sammenheng mellom hovedbeskjeftigelse (linje på videregående skole, utdanning på høyere nivå, under yrkesopplæring, yrkesaktiv eller arbeidsledig) og reisemåte.

2.2.5 Transportmiddelbruk etter reisemål

Det finnes flere grunner til at reisemål er interessant i forhold til hvilken reisemåte som benyttes. Formålet med reisen kan blant annet si noe om reisens nødvendighet, grad av selvbestemmelse og/eller tidspress på reisen. Hjorthol og Berge (1997) skiller mellom tre typer reiser etter reisens grad av nødvendighet. *Obligatoriske reiser* er i større grad forpliktende og nødvendige enn *frivillige reiser*, dvs. reiser til ulike fritidsaktiviteter (for eksempel kafébesøk, kino, trening eller besøk). Den tredje kategorien, *handlereiser*, kommer i en mellomkategori fordi en slik reise kan bestå av både nødvendige dagligvareinnkjøp og mer frivillig shopping.

Reisemålet kan også si noe om lokaliseringen og følgelig i noen tilfeller hvor godt kollektivtilbudet er. Det er dokumentert at kollektivtilbudet i hovedsak best inn mot sentrum, at det er dårligere på tvers av randsonene og at det er dårligst ut av byen (Engebretsen 1996). Både Lodden (1998) og Ruud (1999) har undersøkt hvordan reisemåte varierer med reisemål blant ungdom. Ettersom Loddens studie også innbefatter dem som er under 18 år, og som dermed ikke har reelle valgmuligheter mellom bil og andre transportmidler, vil vi i det følgende benytte resultatene fra Ruuds studie som tar for seg ungdom mellom 18-20 år. I analysene benytter hun primært det nevnte skillet mellom obligatoriske reiser, frivillige reiser og handlereiser.

Tabell 2.3: Transportmiddelbruk siste gang ungdommene gjorde de ulike aktivitetene (de av aktivitetene som var aktuelle for dem). Prosent.

	Gikk	Syklet	Bil/moped /mc	Bilpas- sasjoner	Kollektivt	Totalt	Prosent Andel ¹
Obligatoriske reiser							
Skole, universitet	14	4	12	5	65	100	73
Arbeid som hovedaktivitet	20	3	17	7	53	100	30
Arbeid som biaktivitet	19	7	19	10	45	100	51
Mellomkategori							
Handle, shoppe, gjøre innkjøp	16	2	19	10	54	101	80
Frivillige reiser							
Sport, idrett - trening	26	7	22	13	33	101	65
Kafé, pub, restaurant ol	10	0	8	11	70	99	72
Kino / teater / konsert	4	0	10	15	71	100	58
Diskotek/houseparty/rave	16	0	2	11	71	100	52
Besøke venner	27	3	29	10	32	101	72
Være med venner ute i sentrum	6	0	6	7	82	101	62
Være med venner andre steder ute i byen	5	1	12	12	70	100	54
Familiebesøk	11	1	28	38	22	100	52
N=637							

¹Oversikt over andel av utvalget som aktiviteten var aktuell for.

Kilde: Ruud 1999

Reisene som har vært mest aktuelle for flest ungdom i Oslo, er skole/universitetsreiser, handlereiser, reise for å besøke venner, og kafé- og restaurantbesøk.¹ Funnene kan grupperes inn i tre hovedtendenser:

- 1) *Kollektivandelen er høy der man vet det finnes et kollektivtilbud.* Den høye kollektivandelen til skole/universitet har antagelig sammenheng med at alle de videregående skolene, høyskolene og universitetene i Oslo ligger nær kollektive transportmidler (Ruud 1999). De som går på allmennfag på videregående skole (gymnas), høyskole eller universitet eier i mindre grad bil selv enn de som er i arbeid eier bil selv (Ruud 1999). Kollektivandelen er også svært høy til typiske sentrumsaktiviteter, slik som kafé- og restaurantbesøk, besøk til diskotek eller houseparty, kino-/teater-/konsertbesøk eller å være med venner i sentrum. Ruud ser heller ikke bort fra at alkoholkonsum kan spille inn på valget av kollektive transportmidler til ulike sentrumsaktiviteter.
- 2) *Bilbruken er større der det er mer uvisst om hvordan de ulike aktivitetene er lokalisert i forhold til kollektivtilbud og i forhold til avstand fra hjemmet.* Ifølge Ruud er det for eksempel ikke gitt at alle arbeidsplasser ligger nær et kollektivtilbud, noe som kan forklare den høyere andelen bilbruk til arbeid enn til for eksempel skole/universitet. En annen

forklaring som oppgis er at en del av de som arbeider sin egen bil. Videre ser man ved flere av aktivitetene hvor lokaliseringen er mer usikker, slik som både arbeid som hovedaktivitet, sport, idrett – og trening, og besøk hos venner, at både andelen som bruker bil og som går er relativt høy, noe som indikerer at noen har lengre vei enn andre til slike aktiviteter.

- 3) *Tidspunkt for aktivitetene kan være av betydning for bilbruk.* Deltidsarbeid, trening og besøk av venner skjer som regel på ettermiddagen eller om kvelden. For dem som ikke eier bil selv vil tilgangen på bil sannsynligvis være større på denne tiden av døgnet når foreldrene har kommet hjem fra arbeid (Ruud 1999).

Ruuds analyser viser at valgfriheten mellom transportmidlene vil variere etter når aktivitetene foregår og hvor den finner sted. Skole- og arbeidsreisene gir færre muligheter til steds- og transportmiddelvalg enn de valgfrie reisene, samtidig som de gir større muligheter til å planlegge og undersøke hvilke alternative reisemåter som finnes. De mer valgfrie reisene bærer preg av å være mer varierte og mindre planlagte enn obligatoriske reiser (Ruud 1999).

¹ Tabelloversikten over reisemåter inkluderer bare de aktivitetene som har vært aktuelle for over halvparten av ungdommene, i tillegg til reisemåte til arbeid (Ruud 1999:49).

2.3 Transportpreferanser

2.3.1 Transportmiddelbruk i lys av holdninger til bil, kollektivtransport og miljø

Både Lodden (1998) og Ruud (1999) har stilt spørsmålet om det er samsvar mellom holdninger og handlinger på transportfeltet.

Loddens studie viser at ungdom over 18 år som ofte bruker bil er mer positive til bil og mindre opptatt av kollektivtransport og miljø enn de ungdommene som sjelden eller aldri kjører bil.

Videre finner Lodden også sammenheng mellom kollektivbruk og holdninger til kollektivtransport. Det kan se ut som om utstrakt bruk av kollektive transportmidler på den ene siden forsterker inntrykket av visse negative sider ved dette tilbudet, slik som pris og komfort. På den andre siden er det større oppslutning om å bygge ut kollektivtilbudet og å velge kollektivt fremfor bil for å spare miljøet i fremtiden blant dem som reiser mye kollektivt enn blant dem som reiser sjeldnere.

Lodden (1998) finner til en viss grad samsvar mellom holdninger og handlinger. Hun spør videre om det er holdningene som leder til handling eller om det er slik at handlinger/vaner påvirker holdningene i forhold til handlingsområdet. Med utgangspunkt i teorien om kognitiv dissonans², mener Lodden (1998) at det rime- lig å anta at holdninger blir tilpasset handlinger på mange områder, også innenfor transportfeltet.

Hun konkluderer med at samsvaret som man finner mellom bilbruk blant 18-20-åringene og deres holdninger til bilismen ikke nødvendigvis skyldes at de bruker bil fordi de har positive holdninger til bil i utgangspunktet. Det kan tenkes at deres positive holdninger til bil er en følge at holdningene er tilpasset det handlingsmønsteret (bilkjøring) som man faktisk har. Likevel er det vanskelig å årsaksbestemme slike forhold. Ifølge Lodden (1998) kan derfor begge forklaringer kan være gyldige.

Med utgangspunkt i det samme datamaterialet, har Ruud (1999) foretatt en multivariat analyse av betydningen av ulike bakgrunnsfaktorer, transportressurser og holdninger til og kunnskap om miljø/bilbruk i forhold til å bruke bil som reisemåte. Analysen viser at transportressurser er av stor betydning for hvorvidt ungdommene reiser med bil til ulike aktiviteter. Dette

² Teorien om kognitiv dissonans (Festinger 1957) sier at dersom det er uoverensstemmelse mellom ulike kognitive elementer, dvs. individets viten om seg selv sine handlinger og sine omgivelser, kan en av dem komme til å bli endret slik at de kommer i overensstemmelse. Lodden (1998) overfører denne teorien til forholdet mellom bilkjøring og miljøbevissthet.

stemmer overens med tidligere forskning som har vist at tilgang til bil er avgjørende for folks transportmiddelvalg. Analysene viser at transportressurser har større betydning for å reise med bil på reiser av mer valgfri karakter, som handle-/shoppingtur og vennebesøk, enn for å reise med bil på reiser som er mer obligatoriske, som til skolen/universitetet (Ruud 1999).

Ruud viser til forskjell fra Lodden at holdninger til bilbruk har en *selvstendig* betydning for hvorvidt man bruker bil eller ikke når man kontrollerer for transportressurser. Sannsynligheten for at en reiser med bil er mindre hvis en vektlegger de negative konsekvenser av bilbruk høyt enn hvis en vektlegger dette forholdet lavt, uavhengig av biltilgang.

Ruud mener at valg av transportmidler ikke bare dreier seg om rasjonelle valg etter hva som tjener hver enkelt kortsiktige interesse, men at transportmiddelvalget påvirkes også av de holdninger en har til de miljøkonsekvensene bilbruk medfører. Hun konkluderer med at det er viktig å inkludere holdninger til og kunnskap om miljøkonsekvenser av bilbruk i studier av transportmiddelvalg, i tillegg til spørsmål om transportressurser.

2.3.2 Sosialisering til transportadferd

Sosialisering er det som skjer når et individ under oppveksten internaliserer oppvekstmiljøets egenart og de vaner, oppfatninger, verdier og holdninger som karakteriserer dette miljøet. Identifisering er et grunnleggende element i denne prosessen. I sosialpsykologien er identifisering forstått som en form for læring der individet lærer å gjøre det som det blir belønnet til å gjøre. Individet tilegner seg på en slik måte atferdsmønstre, holdninger og verdier som forventes og slik blir individets adferd formet i og av det nærmeste oppvekstmiljøet (Erikson 1968 i Lodden 1998). I forskjellige perioder av oppveksten vil ulike "andre" være av betydning for utviklingen av holdninger og adferd. Foreldre vil kunne ha relativt stor innflytelse i de tidlige år av barndommen, mens venner og annen ytre påvirkning, slik som medier, vil kunne ha større innflytelse etter hvert som barnet blir eldre og barnet blir ungdom. Foreldre vil kunne fungere både som modeller og "antimodeller" for handling (Lodden 1998).

Foreldrenes reisevaner og barns reisemåter i barne- skolealder kan sies å være en del av de transport- erfaringer barn og ungdom erverver seg gjennom oppveksten. Lodden (1998) har undersøkt hvorvidt disse faktorene har betydning for ungdoms reisemåte i dag og for deres holdninger til bilbruk.

Hun finner ingen effekt av foreldrekjøring til ulike aktiviteter av både barn og i tenårene på ungdommenes egne handlinger eller holdninger. Med andre ord er det ikke noe samsvar mellom hvor ofte man reiser som bilpassasjer i oppveksten og hvorvidt man kjører bil etter fylte 18 år. Hun finner heller ikke at passiv bilbruk, dvs. å ha reist som passasjer i bil som barn, har noen betydning for utviklingen av holdninger i forhold til bilkjøring.

Derimot finner hun en klar sammenheng mellom foreldres egne reisemåter og ungdommens egen bilbruk etter fylte 18 år (forutsatt at man har sertifikat og tilgang til bil). Dette mener Lodden tyder på at ungdom lærer av foreldrenes reiseatferd. Hun påpeker imidlertid at det er antallet biler i husholdningen som i hovedsak forklarer samsvaret. Jo flere biler, jo mer bilbruk både blant foreldre og barn.

Videre viser Lodden (1998) at foreldrenes transportpraksis har også en betydelig innvirkning på ungdoms holdninger til transport og miljø. Ungdom fra "bilfamilier", dvs ungdom som har foreldre som kjører mye bil, gir uttrykk for mer "bilvennlige" holdninger og er mindre opptatt av miljøaspektene ved transportmiddelbruk enn ungdom fra familier som ikke bruker bil i like stor grad. Disse ungdommene er blant annet mer opptatt av å skaffe seg bil så snart de får råd til det, er mindre opptatt av utbygging av kollektivtransporten og mindre villige til å redusere sin fremtidige bilbruk av hensyn til miljøet.

Lodden (1998) konkluderer med at resultatene viser at foreldrene er viktige rollemodeller for sine barn med hensyn til etablering av transportatferd.

Vi stiller oss imidlertid kritisk til en slik konklusjon. Ungdommenes bilbruk og bilvennlige holdninger kan like gjerne være et produkt av biltilgang som av foreldrenes reisemåter. Uten annen informasjon enn foreldrenes reisemåter mener vi det er vanskelig å kunne si noe om rollemodellens betydning for ungdoms transportadferd.

2.4 Livsstil og transportmiddelbruk

Puranen (2001) undersøker forskjeller mellom ungdom både når det gjelder transportmiddelbruk, aktiviteter, verdier og holdninger og ulike bakgrunnsfaktorer. Vi vil betegne dette som forskjeller i livsstil. I vårt hen- seende er denne studien av interesse fordi den ser på transportmuligheter og transportpreferanser i sammenheng. På bakgrunn av multivariate analyser skiller hun mellom tre typer ungdom som blir benevnt som "Analytiske Kim", "Jordnära Frida" og "Dynamiske Johnny". Av kjennetegn som er interessante i forhold til

deres syn på mobilitet, reisevaner, transportmiddelbruk og miljø har vi trukket ut følgende i Puranens beskrivelser av dem:

- "Analytiske Kim" (28 % av de intervjuede): Kim, som like ofte er en gutt som en jente, bor i storbyen og er den av de tre gruppene som bruker bil minst. Hun går mye i tillegg til og benyt- te kollektivtransport ofte. Mer enn de andre verdsetter hun reiser i seg selv og på lengre strekninger tar hun gjerne toget. Hun er høy ut- dannet og er en uttalt miljøvenn som både kil- desorterer og kjøper miljømerkede varer. Hun trener mye og bruker mye tid på data. Kim ser positivt på fremtiden, ikke bare for sin egen del men også for Sverige sin del. Hun er internasjonalt orientert, blant annet kan hun tenke seg å bo i utlandet over lengre tid. Hun reiser gjerne til eksotiske steder for nye opplevelser, men er samtidig opptatt av at det skal være bekvemt å reise. Kim er den som minst av alle kan tenke seg å få redusert til mobilitet. I fremtiden ønsker hun å bo i eget hus eller rekkehus i nærheten av byen.
- "Jordnära Frida" (31 % av de intervjuede): Kvinnene er i overvekt i denne gruppen, derav navnet (59 %). Frida er påfallende jordnær og bor på landet eller på et lite tettsted. For henne er familie, tradisjon, det å være til nytte for and- re, trygghet og trivsel viktige verdier. Hun har en yrkesfaglig utdanning og er den som har den laveste disponible inntekten blant gruppene. Det er flere i denne gruppen som har barn sammen- liknet med de andre gruppene. Bekvem arbeids- tid og lang ferie er viktigere for henne enn in- teressante arbeidsoppgaver. Hun er urolig for fremtiden, for globalisering og er minst positiv til IT-utviklingen. Ettersom hun ikke bor i byen, er hun avhengig av bilen og ønsker ikke å få re- dusert sin mobilitet. Imidlertid uttrykker hun et ønske om at kollektivtilbudet skal bli bedre. Også hun er miljøorientert. Hun ønsker å kilde- sortere og å handle miljømerkede varer, men hun synes det er vanskelig å leve opp til ambi- sjonene. Hun drømmer om Volvo eller Audi, men sier at det blir vel en Nissan eller Peugeot.
- "Dynamiske Johnny" (41 %): Johnny tilhører den største gruppen. Han bor i byen, er ofte gutt, er oftere singel og har sjelden barn. Han har naturfaglig eller yrkesfaglig bakgrunn. Han liker å arbeide mye og er den som tjener mest penger. Verdier som er viktig for ham er per-

sonlig utvikling, frihet og ansvar. Han ser positivt på fremtiden og er teknikkoptimist og elsker alt som har med teknikk å gjøre. Han bruker mye data, handler ofte på nettet og snakker mye i mobiltelefon. Han mener selv han er miljøvenn, til tross for sin teknikkoptimisme og høye bilbruk. Bilen bruker han gjerne selv om han har bare 200 meter til butikken. I tillegg er det svært sjeldent at han kildesorter. Når han skal kjøpe bil skal den være ”lekker, sikker og sterk”. Men han sykler også en del på fritiden. Han reiser gjerne ut i verden og på tjenestereiser pleier han å fly. Johnny bryter ofte fartsgrenser og bruker i minst utstrekning bilbelte. Men når han blir far blir han mer forsiktig og prioriterer sikkerhet i større grad. Drømmebiler er Saab turbo, Volvo, Ferrari eller Aston Martin. Kilde: Puranen 2001).

I likhet med Ruuds studie (Ruud 1999) viser denne studien at kvinner i større grad enn menn går eller reiser kollektivt. Analysene tyder på at det er en sammenheng mellom livsstil og transportmiddelbruk blant ungdom, dvs. at transportmiddelbruken varierer med verdier, holdninger og handlingsmønstre. Puranens analyser viser fordelene av å se transportpreferanser og transportmuligheter i sammenheng: Man får et mer helhetlig bilde av hvem de ulike transportmiddelbrukerne er og dermed også en bedre forståelse for hvordan man eventuelt kan få dem til å endre eller opprettholde sine transportvaner. Det må imidlertid understrekes at disse resultatene ikke er hentet fra en forskningsrapport, men fra en brosjyre som sammenfatter undersøkelsen. Vi har derfor ikke hatt mulighet til å vurdere analysene og spørsmålene som inngår i dem. Forutsatt at vår forståelse av resultatene er korrekt, mener vi følgende utfordringer finnes i forhold til de ulike ungdommenes fremtidige mobilitet og transportmiddelbruk:

1) ”Analytiske Kim” har et ikke-eksisterende forhold til bil i hverdagen. For henne/ham er det å kunne være aktiv og mobil som er viktigste. At hun/han er miljøorientert både i sin transportadferd og på andre områder, tyder på at det ligger et godt potensial for at denne gruppen kan opprettholde sin miljøvennlige transportadferd også i fremtiden, så fremt det ikke reduserer deres mobilitet. Når de flytter ut av byen, vil det dermed være sentralt for dem at de har et godt kollektivtilbud. Kim er optimist i forhold til fremti-

den, noe som tyder på at hun/han også har tro på at det nytter å handle miljøvennlig.

- 2) ”Jordnära Frida” er helt avhengig av bil pga av stedet hun bor på. Hun ønsker imidlertid å være mer miljøorientert og savner et bedre kollektivtilbud. At hun uroer seg for utviklingen og fremtiden i tillegg til at hun har mindre tro på at miljøhandlinger faktisk har en positive effekt, gjør at det mer usikkert om hun ville ha brukt mer miljøvennlige transportmidler hvis kollektivtilbudet ble utbedret. En forutsetning for at denne gruppen skal øke sin kollektivandel er kanskje at de får mer kunnskap om konsekvensene av miljøorienterte handlinger og større tro på at det faktisk nytter å handle miljøvennlig. At drømmebilen er en Volvo eller Audi, selv om drømmen anses som uoppnåelig, tyder imidlertid på at bil ikke bare er et fremkomstmiddel for denne gruppen.
- 3) For ”Dynamiske Johnny” er det helt tydelig at bilen opptar en sentral plass i deres liv – og ikke bare som fremkomstmiddel. Bilens utseende og krefter, men også dens sikkerhet er svært viktig, selv om sikkerhetsaspektet kommer tydeligere frem etter hvert som de blir fedre. Selv om denne gruppen også synes å være mobil, virker det som om kravet om mobilitet er sekundært i forhold til kravet om bil. Denne gruppen sier de er miljøvennlige, men lite av deres adferd tilsier at de faktisk er det. For denne gruppen er det ikke nok å tilby dem et bedre kollektivtilbud, her må det trolig arbeides systematisk med å øke bevisstheten rundt bilens negative miljøkonsekvenser. At de er opplyste og fremtidsorienterte gjør at de trolig vil være mottakelig for mer kunnskap om dette. At de sykler en del, kan også være et utgangspunkt for å gjøre deres transportadferd mer miljøvennlig: Man kan etterstrebe å få dem til å sykle mer og bruke bilen mindre.

2.5 Sammenfatning

I dette kapitlet har vi gjennomgått studier som viser hvilke faktorer som påvirker ungdoms valg av transportmiddel og/eller hva som kjennetegner ulike transportmiddelbrukere. De største forskjellene mht til transportmiddelbruk, er sammenfattet i tabell 2.4.

Tabell 2.4: Oversikt over sentrale forskjeller mht gange/sykling, kollektivtransport og bil.

	Transportmuligheter og kjennetegn	Transportpreferanser
Gange/sykling	Bor i storby Har transportressurser under gjennomsnittet Til arbeid eller typiske ettermiddagsaktiviteter (Unge mellom 13-16 år med liten aksjonsradius)	Vektlegger negative konsekvenser av bilbruk
Kollektivtransport	Bor i storby Til skole/universitet Jenter Har transportressurser under gjennomsnittet (16-18 år: bor i mindre byer/tettsteder eller spredtbygde strøk)	Vektlegger negative konsekvenser av bilbruk Handler miljøvennlig også på andre områder
Bilbruk	Til arbeid eller typiske ettermiddags-/kveldsaktiviteter Gutter Har transportressurser over gjennomsnittet	Mindre vektlegging av bilens negative konsekvenser Ønske om å være en miljøvenn Opptatt av bilmerker

Kilde: TØI rapport 760/2005

*Parentes angir hvilken aldersgruppe som skiller seg ut i forhold til gjennomsnittet i aldersgruppen 13-24 år.

Gjennomgangen av de ulike studiene har vist at det er opplagt at hvilke muligheter man har, påvirker valget av reisemåte:

- korte avstander – sykkel og gange
- godt kollektivtilbud – bruk av kollektivtransport
- transportressurser og tid på døgnet for en reise (ettermiddag/kveld) – bruk av bil

- men at bil benyttes også på ettermiddag, kan skyldes at kollektivtilbudet er lite tilfredsstillende i forhold til de aktiviteter som skal nås.

Selv om gjennomgangen viser at valget i stor grad avhenger av hvilke muligheter man har, kommer det også frem at man ikke kan se bort i fra viljen til velge et mer miljøvennlig transportmiddel i hverdagen. Miljøholdninger har blant annet en viss betydning. Som Lodden (1998) påpeker er det vanskelig å vite hva som kommer først – holdninger eller handlinger – i en slik sammenheng. At "Kim" i Puranens studie også handler miljøvennlig på andre områder enn transportfeltet, tyder på at ønske om å handle miljøvennlig er reelt er blant en del av de som bruker mye kollektivtransport. Puranens studie viser også at selv om man bor i storby (og dermed burde ha gode muligheter generelt til mer miljøvennlig transport), brukes mye bil ("Dynamiske Johnny"). Dette viser at reisemåte også avhenger av preferanser for ulike transportmidler.

De som bruker bil i hverdagen synes også å være mer opptatt av bilens symbolverdi enn de som ikke bruker bil overhodet. Bilbrukerne har klare oppfatninger om hvilken bil de ønsker seg, mens dette ikke er et tema for dem som ikke bruker bil ("Kim"). Noen bilbrukere sier også at de ønsker å være miljøvennlige, men har liten tro på at de nytter – både på transportfeltet eller andre felt.

Disse forskjellene mellom ulike transportmiddelbrukere tyder på at reisemåte ikke bare avhenger av mulighetene, men også av hvilke preferanser man har. I denne studien antas at transportpreferanser er forbundet med hvilket forhold man har til ulike transportmidler – dvs. hvordan man oppfatter og vurderer ulike transportmidler.

I de påfølgende kapitlene undersøkes nærmere hvilket forhold ungdom har til henholdsvis kollektivtransport og bil, og hvorfor ungdom har forskjellige vurderinger av disse.

3 Ungdoms forhold til kollektivtransport

3.1 Ungdoms oppfatning av kollektivtransporten

Det er spesielt fire studier som er sentrale for å belyse ungdoms forhold til kollektivtransport: Bernow (1991), Lodden (1998), Andreasson och Sjöberg (1996) og Sjöberg (2000).

Vi har tidligere vist at ungdom reiser mye med kollektivtransport. De har således mye erfaring med kollektivtransportens gode og dårlige sider, og er i høyeste grad kompetente til å vurdere hvorvidt kollektivtilbudet fungerer tilfredsstillende i forhold til deres behov.

Studiene om ungdoms forhold til kollektivtransport viser at ungdom har et bredt spekter av oppfatninger og vurderinger om det kollektive transporttilbudet.

I det følgende gjennomgås ungdoms holdninger til disse elementene ved kollektivtransporten:

- *Tilbud:* Frekvens, rutetider, sitteplass, trasé, overgangsmuligheter og pris
- *Kvalitet og service:* Opplevelse av service på transportmiddelet, standard på eksteriør og interiør, også holdeplasser/knutepunkter
- *Mobilitet og fleksibilitet:* I hvor stor grad øker eller begrenser kollektivtransporten ungdommenes bevegelsesfrihet?
- *Trygghet:* Om det føles det trygt å reise kollektivt.
- *Miljøaspektet ved bruk av kollektivtransport:* Sammenheng mellom holdninger til miljøspørsmål og bruk av kollektivtransport

3.1.1 Tilbudet

Den totale opplevelsen av en reise avhenger av hvordan trafikantene opplever ulike sider av tilbudet (Ruud og Frøysadal 2002).

Hvordan opplever ungdom det eksisterende kollektivtilbudet?

Tiden det tar å reise til bestemmelsesstedet er ett viktig element når det gjelder valg av transportmiddel. Det ser ikke ut til at ungdom i Oslo oppfatter kollektivtransport som et raskt fremkomstmiddel. Lodden fant at et flertall er uenig i at man kommer fort frem med kollektivtransport. Det er færrest blant de eldste ung-

dommene (18-20 år) som mener at kollektivtransporten er et raskt fremkomstmiddel.

Oppfatningen av tilbudet henger også sammen med opplevelsen av selve reisen. I en norsk studie fra fem mellomstore byområder ble det funnet at ungdommer verdsetter sitteplass på skolereiser høyt (Ruud mfl 2001). Å måtte stå på vei til eller hjem fra en slitsom skoledag er forståelig nok ikke særlig attraktivt.

Lodden fant at mange ungdommer opplever å måtte stå når de reiser kollektivt. Halvparten av ungdommene mellom 16 og 17 år i Oslo mener at det nesten aldri er sitteplass på bussen/banen/trikken.

Dette har sannsynligvis sammenheng med at flertallet av kollektivreisene som foretas i denne gruppen er skolereiser, og foregår i rushtiden når det er mest trengsel.

I Bernows studie (Bernow 1991) er det færre – omtrent en femdel - som mener at de ikke får sitteplass på kollektive transportmidler. Den lave andelen har nok sammenheng med at denne undersøkelsen er landsrepresentativ, mens mangel på sitteplass først og fremst er et storbyfenomen.

Over 70 prosent av ungdommene i Bernows studie mener at bussen slutter å gå for tidlige på kveldene og i helgene. Over 50 prosent mener at bussen går for sjelden.

Blant de unge som Sjöberg (2000) intervjuet i Göteborg ble fremkommelighet fremhevet som en viktig faktor. Det ble foreslått å separere sporvogn fra annen trafikk for å øke fremkommeligheten, og de fleste etterlyste høyere frekvens.

I samtlige studier er gjennomgangstonen at det er for dyrt å reise kollektivt. Lodden (1998) fant at 85 prosent av ungdommene i Oslo mener at det er dyrt å reise kollektivt.

Også i studien til Andréasson og Sjöberg (1996) fra Göteborg uttrykker ungdommene misnøye med prisene. I deres studie var misnøyen særlig stor blant de som bor i utkanten av Göteborg. De fleste betaler for kvelds- og helgereiser av egen lomme, og reiser inn til Göteborg sentrum ble ansett å være for dyrt. Redusert pris ble også av disse ungdommene fremhevet som et viktig tiltak for å få flere til å reise kollektivt.

Blant ungdommene Sjöberg intervjuet foreslår flertallet lavere takster generelt som en strategi for å få flere til å reise kollektivt. Et annet forslag er innføring av studentrabatt.

Prisen på kollektivtilbudet er et tema som engasjerer, og som ofte trekkes frem som en løsning for å få flere til å reise kollektivt. Metodisk sett er det imidlertid problematisk å trekke sikre konklusjoner om betydningen av misnøye med pris. Anses prisen å være for høy i forhold til tjenesten som tilbys (i dette tilfellet kollektivtransport), eller mener man at det ikke er verdt å betale mer for å reise kollektivt, uavhengig av kvalitet? Er lav pris viktigere enn et godt tilbud?

Samvalganalyse er en metode som gir mulighet til å finne frem til trafikantenes relative prioritering mellom ulike tilbudsforbedringer. Ruud mfl (2001) har ved hjelp av samvalganalyse analysert ulike aldersgruppers verdsetting av sentrale egenskaper ved kollektivtilbudet (gangtid til holdeplassen, frekvens, reisetid, bytte mellom transportmidler og leskur på holdeplassen).³

Det mest interessante funnet i denne sammenheng, er at den yngste aldersgruppen (16-19 år) generelt ser ut til å være mer villige til å betale for forbedringer av kollektivtilbudet enn andre grupper, uavhengig av reisemål. De stiller krav til at tiden som brukes til og fra holdeplassen bør være kort, til at det skal være en viss holdeplasstandard og til at frekvensen bør være høy. Ungdom på skolereiser er også mer betalingsvillige enn andre grupper for å få sitteplass.

Hvordan skal vi tolke denne tendensen blant ungdom? De fleste unge mellom 16 og 19 år bor hos foreldrene og går på videregående skole. Én årsak til at denne gruppen er kravstor kan være at den yngste aldersgruppa ennå ikke må ta ansvar for sin egen økonomiske situasjon, og at de derfor ikke er like ansvarlige som andre grupper når det gjelder kostnader.

En nærmere analyse av denne gruppens preferanser viser at ungdom vektlegger pris noe lavere enn gjennomsnittet. Det betyr at ungdom til en viss grad er mindre opptatt av kostnadene ved de ulike tiltakene enn de yngre voksne og de eldre. Samtidig viser analysen at ungdoms faktiske vektlegging av gangtid, skjult ventetid og leskur er langt høyere enn gjennomsnittet. Resultatene viser med andre ord at den yngste gruppen har høyere krav til kollektivtilbudet enn andre, også når vi tar hensyn til at prisen vektlegges lavere av ungdom enn av andre aldersgrupper.

At ungdommene har høyere krav til kollektivtilbudet ser også ut til å bety at de har et mer kritisk blikk på tilbudet som eksisterer. Resultater fra brukerundersø-

økelser i fire byområder viser at ungdom er mindre fornøyd med kollektivtilbudet enn andre (Ruud og Nordbakke 2002).

Det er færre under 19 år enn i andre aldersgrupper som er tilfreds med hvor ofte bussen går, hvor lenge utover kvelden bussen går, reisetiden og service fra sjåføren. Også blant dem som tilhører aldersgruppen 19-25 år er andelen tilfredse lavere enn blant dem fra 26 år og oppover.

I de yngste aldersgruppene er det også flere som er misfornøyd med de ulike sidene av tilbudet. At flere unge er misfornøyd med hvor lenge utover kvelden bussen går er ikke så underlig ut fra aktivitetsmønsteret i denne aldersgruppen, men det er verdt å merke seg at de yngste også er mer misfornøyd enn andre med hvor ofte bussen går, reisetiden og service fra sjåføren.

Ruud og Nordbakke (2002) fant at ungdomsgruppa skiller seg ut når det gjelder sammenheng mellom kollektivbruk og holdninger til kollektivtilbudet (vedleggstabell 2). Ungdom (under 26 år) som reiser daglig er *mer misfornøyd* med ulike sider av tilbudet enn de som reiser sjeldnere. Det er også en lavere andel av de daglige reisende ungdommene som er fornøyd med kollektivtilbudet.

3.1.2 Kvalitet og service

Opplevelsen av kollektivtrafikken er for mange koblet til utseende, både eksteriør og interiør. Sjöberg fant at enkelte ungdommer mener at ny design og nye farger kan lokke flere til å reise kollektivt, og at det trengs bedre komfort.

I Andreasson och Sjöbergs studie ble design og komfort først og fremst fremhevet av ungdommene med middelklassebakgrunn. De utrykte misnøye med designen og komforten i dag og ønsket bedre standard.

Opplevelsen av kvalitet avhenger også av servicen som ytes på transportmiddelet. I undersøkelsen blant ungdom i Oslo er bare 20 prosent helt eller delvis enig i at sjåførene og konduktørene på offentlige kommunikasjoner er hyggelige. Servicen oppfattes altså ikke som særlig god. Det er flest blant de yngste ungdommene som opplever servicen som utilstrekkelig.

3.1.3 Mobilitet og fleksibilitet

Sjöberg (2000) hevder at reisene med kollektive transportmidler for de fleste storbyungdommer representerer en betydningsfull del av frigjøringsprosessen fra foreldrene. Spesielt for ungdom som bor i store byer gjør kollektivtilbudet det mulig å kunne bevege seg på egen hånd uten å være avhengige av foreldrenes hjelp.

³ Samvalganalyse baserer seg på at intervjupersonene skal foreta hypotetiske valg mellom alternative kollektivtilbud. For å kunne sammenlikne trafikantenes preferanser er parametrene omregnet til verdsetting målt i kroner. Dataene er hentet fra samvalgundersøkelser gjennomført i seks mellomstore norske byområder i 1994. Målgruppen for undersøkelsene var personer over 16 år som hadde reist kollektivt minst én gang siste måned.

Denne positive siden ved kollektivtilbudet er det flere ungdom som understreker i Andreasson og Sjöbergs studie fra 1996.

Mobilitet, i betydningen bevegelsesfrihet, nevnes som en positiv faktor ved kollektivtransporten blant ungdommene i Göteborgsområdet. Mange ser en sammenheng mellom frihet og bruk av kollektivtransport, særlig i forhold til sentrumsreiser. Sammenhengene mellom aspekter som frihet, mobilitet og kollektive transportmidler er tydelig. Sjöberg antyder at flere vil velge kollektivtransport fremfor bil dersom den i større grad tilpasser seg et uttalt behov om effektivitet, mobilitet og fleksibilitet.

Mange bruker kollektivreisene til å lese (lekser), men mulighetene til dette er begrenset i rushtiden med mange medpassasjerer når det er mangel på sitteplasser. Andreasson og Sjöberg hevder at bedre muligheter til å bruke reisetiden mer effektivt vil kunne bidra til å skape mer positive holdninger til kollektivtransporten.

I undersøkelsen fra Oslo (Lodden 1998, Ruud 1999) har informantene svart på påstanden "*Jeg liker å reise kollektivt for da kan jeg bestemme når og hvor jeg skal reise*". Totalt 40 prosent har oppgitt at de er helt eller delvis enige i denne påstanden. Forskjellen mellom aldersgruppene er imidlertid tydelig.

Over halvparten av de yngste ungdommene (mellom 13 og 15 år) er enig i at de liker å reise kollektivt fordi de kan bestemme når og hvor de vil reise. Blant de mellom 16 og 17 år synker andelen til 41 prosent, mens det blant de eldste kun er en fjerdedel som er enig i at kollektivtransporten representerer et fleksibelt alternativ.

Resultatene i denne studien tyder på at de eldste ungdommene ikke forbinder kollektivtransport med frihet til å reise hvor og når en vil, mens de yngste er mer enige.

Én grunn til denne forskjellen mellom aldersgruppene kan være at motoriserte personkjøretøy (moped, motorsykkel og bil) er et reelt alternativ etter fylte 16 år. Denne valgmuligheten for de over 16 år kan føre til at det er mer nærliggende å sammenligne kollektivtransporten med moped, motorsykkel eller bil. Når det gjelder det fleksible aspektet ved bruk av transportmidler kommer kollektivtransporten ofte til kort i forhold til andre motoriserte alternativer.

Bernow (1991) fant at bevegelsesfriheten er svært viktig for ungdommene, og at de *forventer* økt mobilitet i fremtiden. Dagens unge er morgendagens kosmopolitter. Den nye grenseløsheten i Europa innebærer en kraftig økning i internasjonal mobilitet blant ungdom.

En stor del av ungdommene ønsker å reise utenlands for å studere.

Bernow fant også høy vektlegging av fritiden og det sosiale livet blant ungdommene i undersøkelsen. Han påpeker at fritidsbruken blir stadig mer spesialisert og krever et fleksibelt transportmønster som han hevder at kollektivtransporten ikke er i stand til å fylle. Ungdommene i Bernows studie er kritiske til kollektivtransporten, og nesten alle i studien planlegger å skaffe førerkort eller bil. Ungdommene tror at deres krav til et aktivt, sosialt liv vil føre til mer bilbruk, og at bilens fordeler ikke kan matches av en utbygging av kollektivsystemet.

Ungdommene i studien har stor miljøinteresse generelt, men bilismen og flytrafikk sees ikke på som dominerende miljørisikoer. Av dette konkluderer Bernow at ungdommens krav til mobilitet ikke kommer til å begrenses av miljøhensyn.

Bernows studie er gjennomført blant ungdom i hele landet, uten det samme byfokuset som de andre nevnte studiene. Kollektivtilbudet i storbyene har en helt annen kvalitet enn kollektivtransporten i mindre steder og på landsbygda. Dette kan være én grunn til forskjellen mellom den sistnevnte studien og funnene til Andreasson og Sjöberg og Sjöberg. Det er også grunn til å understreke at resultatene ikke er sammenlignbare fordi den metodiske tilnærmingen er forskjellig.

3.1.4 Opplevelse av trygghet

En studie av utrygghet blant kollektivpassasjerer i Göteborg og Jönköping viser at unge, kvinner og de som reiser ofte og i storby (Göteborg) føler større utrygghet på kollektivreiser enn andre (Stangeby 2004). Unge jenter føler seg også mer utrygge enn andre på kollektivtransporten om kvelden/natten.

Utrygghet nevnes som en viktig barriere mot jenters bruk av kollektivtransport på kveldstid i studien til Andreasson og Sjöberg.

Jentene i Sjöbergs studie fra 2000 har et annet perspektiv; de velger kollektivtransport eller drosje på kveldene fordi de føler større utrygghet ved å gå eller sykle. I denne studien fremheves nattakst på kveldene som en barriere mot bruk av kollektivtransport i sene nattetimer.

Opplevelse av utrygghet på en kollektivreise henger ikke nødvendigvis sammen med hvor utsatt en i realiteten er for vold eller ubehageligheter. Kvinner og eldre mennesker er mer redde for vold enn andre grupper, men det er yngre menn som i størst grad *opplever* vold eller trusler om vold (Andersson 2001). Likevel

kan følelsen av utrygghet begrense ens bevegelsesfrihet, også når det gjelder bruk av kollektivtransport.

3.1.5 Miljøaspektet ved bruk av kollektivtransport

I undersøkelsen fra Oslo (Lodden 1998) er det bare 12 prosent av utvalget mener at kollektivtransporten ikke er noe mer miljøvennlig enn bilene. Med andre ord er de fleste enige i at å reise kollektivt er mer miljøvennlig, flere blant de eldste enn blant de yngste.

Ungdommene er likevel ikke særlig opptatt av miljøsidene ved egen bruk av kollektivtransport. Bare 16 prosent er helt eller delvis enig i påstanden om at de reiser kollektivt først og fremst fordi det er miljøvennlig, 18 prosent av jentene og 14 prosent av guttene.

På spørsmål om de vil velge å reise kollektivt for å spare miljøet selv om de får bil, har 34 prosent sagt seg helt eller delvis enige i dette.

Tabell 3.1: Andelen som er helt eller litt enige i ulike påstander angående miljøaspektene ved transportmidlene og miljøspørsmål av generell karakter. Prosent.

Miljøholdninger	
Kollektivtransporten er ikke noe mer miljøvennlig enn bilene	12
Jeg reiser kollektivt først og fremst fordi det er miljøvennlig	16
Selv om jeg får bil, vil jeg likevel velge å kjøre kollektivt for å spare miljøet	34

Kilde: Lodden (1998).

* signifikant for $p < 0,05$, kjiqvadrattest ** signifikant for $p < 0,01$, kjiqvadrattest *** signifikant for $p < 0,001$, kjiqvadrattest

Ruud (1999) fant at holdninger til kollektivtransport og holdninger til bilisme ser ut til å ha en sammenheng blant unge mellom 18 og 20 år i Oslo. De som er positive til kollektivtransporten er mer opptatt av bilismens negative miljøkonsekvenser enn andre. De som er negative til kollektivtransport legger mindre vekt på at bilismen representerer et forurensingsproblem.

Andreasson og Sjöberg fant at ungdommene var opptatt av miljøspørsmål knyttet til transportmiddelbruk. De problematiserte forhold som foreldregenerasjonen tar for gitt, for eksempel å kjøre bil over alt. Andreasson og Sjöberg konkluderer med at bilen for det første blir oppfattet som et praktisk hjelpemiddel snarere enn å ha symbolsk verdi. Ungdommene i studien tar avstand fra foreldrenes late vanebilisme, og mener at de ikke kommer til å bli slike bilister selv. I følge forskerne kan funnene tyde på at det er et potensial for en mer fleksibel bruk av bil og kollektivtrafikk enn det som er tilfellet i dag, hvis kollektivtransportens rammebetingelser blir bedre.

Lodden (1998) fant at ungdom er enig i at det bør satses mer på utbygging av kollektivtransporten (tabell 3.2). De flittigste kollektivbrukerne blant ungdommen var de mest positive til en utbygging av kollektivtransporten, også på bekostning av vegutbygging. Dessuten ville flere av dem velge å reise kollektivt av miljøhensyn selv når de fikk bil.

Selv om ungdommene mener at kollektivtilbudet er utilstrekkelig og ikke tilfredsstillende deres krav til standard og komfort i dag, mener de altså at det er viktig å satse på utbygging av kollektivsystemet.

Resultatene tyder på at ungdom kan være villig til å reise kollektivt også når de får mulighet til å bruke bil. Men misnøyen med kollektivtilbudet indikerer at det må satses mer på å forbedre tilbudet dersom det skal bli en realitet at flere ungdom velger å reise kollektivt når biltilgangen deres øker.

Tabell 3.2: Andel som er helt eller delvis enige i ulike påstander knyttet til kollektivtransport etter omfang av kollektivbruk. Prosent. Ungdomsundersøkelse i Oslo 1997.

Påstander om kollektivtransport	Alle	Kollektivbruk ¹		
		Lite	Noe	Mye
Det bør satses mer på utbygging av kollektivtransporten***	84	77	86	89
Det er viktigere å satse på utbygging av kollektivtransporten enn å bygge nye veier og gater***	69	61	71	75
Selv om jeg får bil, vil jeg likevel velge å kjøre kollektivt for å spare miljøet**	35	31	34	40

Kilde: Lodden (1998:73)

* signifikant for $p < 0,05$, kjiqvadrattest ** signifikant for $p < 0,01$, kjiqvadrattest *** signifikant for $p < 0,001$, kjiqvadrattest

¹ Kollektivbruk: Lite = opptil 33 % av alle reiser. Noe = 33-63 % av alle reiser. Mye = over 63 % av alle reiser

3.1.6 Ungdom er en viktig kundegruppe

Ungdom er en viktig brukergruppe for kollektivtransporten både fordi ungdomsgruppa utgjør en stor andel av de reisende, og fordi de har mange år foran seg som transportmiddelbrukere. Selv om vi vet en del om ungdoms oppfatninger av kollektivtilbudet i dag, er det ikke mulig å forutsi om holdningene endrer seg når dagens ungdom blir eldre, når rammebetingelsene – og dermed behovene - endrer seg. Likevel er det grunn til å ta signalene fra ungdomsgruppa på alvor. Opplever de et lite tilstrekkelig tilbud som unge, vil det antageligvis være mindre sannsynlig at de velger å reise kollektivt som voksne.

Det er viktig å undersøke hvordan kundegruppene ser ut, finne ut hvem de reisende er og målrette tilbudet bedre. Det vil ikke være tilstrekkelig å lokke med lave priser for å holde på ungdomsgruppa, for ungdom i dag er en lite ensartet gruppe, med forskjellige behov.

3.2 Sammenfatning

I dette kapitlet har vi gjennomgått ungdoms oppfatning av ulike elementer ved kollektivtransporten: selve tilbudet (frekvens, pris osv), kvalitet og service, mobilitet og fleksibilitet, opplevelse av trygghet og miljøaspektet ved bruk av kollektivtransport.

Ungdom mener at takstene er for høye. Enkelte resultater kan imidlertid tyde på at ungdom vektlegger kvalitet og standard på kollektivtilbudet høyere enn andre grupper, og at de dermed er betalingsvillige dersom tilbudet blir bedre.

Enkelte grupper av ungdom oppfatter design på eksteriør og interiør som viktig for deres opplevelse av kollektivtilbudet. Opplevelsen av kvalitet har også sammenheng med service som ytes. Funnene

tyder på at ungdom oppfatter servicen fra sjåførene som utilstrekkelig.

Når det gjelder ungdoms oppfatning av om kollektivtransporten øker deres mobilitet, finner vi ikke entydige resultater i studiene vi har gjennomgått. I de kvalitative studiene blant storbyungdom blir dette aspektet fremhevet som noe *positivt* ved kollektivtransporten, mens den manglende mobiliteten som avhengighet av kollektivtransport skaper fremheves som et *problem* i en kvantitativ studie blant svensk ungdom. Kollektivtilbudet er langt bedre i enn utenfor storbyer, og dette kan påvirke holdningene til hvorvidt kollektivtransporten representerer økt mobilitet for ungdom.

Flere studier viser at yngre jenter i storbyene i større grad enn andre føler utrygghet ved bruk av kollektivtransport, spesielt om kveldene. Statistikken viser at det er yngre menn som i størst grad *opplever* vold eller trusler om vold. Likevel kan følelsen av utrygghet begrense ens bevegelsesfrihet, også når det gjelder bruk av kollektivtransport.

Et flertall av ungdommer vil prioritere utbygging av kollektivtransporten foran vegutbygging. Ungdom som er opptatt av miljø velger oftere bort bilen som transportmiddel enn ungdom ikke har denne miljøinteressen.

Selv om ungdommene mener at kollektivtilbudet er utilstrekkelig og ikke tilfredsstillende deres krav til standard og komfort i dag, mener de altså at det er viktig å satse på utbygging av kollektivsystemet. Kollektivtilbudet må imidlertid tilrettelegges slik at ungdom opplever det som et funksjonelt og godt alternativ til bilen. Det betyr at det er svært viktig med god markedskunnskap om ungdomsgruppas behov og preferanser i forhold til kollektivtransport.

4 Ungdoms forhold til bil

4.1 Bilens mange dimensjoner

Til tross for bilismens utbredelse og vekst i det 20 århundre, tok det lang tid før forskningen begynte å ta for seg betydningen av bilen for samfunnet og for menneskene⁴. Som den svenske forskeren Håkon Andréasson skriver i sin avhandling ”Resenäarer i samfunnet” (2000) var planleggingsarbeidet og forskningen i tilknytning til bilismen og de daglige reiser først og fremst preget av et økonomisk og teknologisk syn – hvor hovedmålet var å skape de mest optimale og smidigste forutsetningene for transportapparatet. Bilismen og reisene ble forstått som *samfunnsfunksjon* snarere enn et *samfunnsfenomen* (Andréasson 2000). Den samme tilnærmingen var rådende også i Norge og i Danmark (Sørensen 1992, Jensen 1997c).

Først på 90-tallet begynte man i de nordiske landene å ta for seg bilen og dens betydning for mennesker og for samfunnet generelt i et mer humanistisk og samfunnsvitenskapelig perspektiv (se for eksempel Tengström 1991, Berge 1993, Sandquist 1997, Stureson (red.) 1998). Man erkjenner at for å forstå bilismen og dens omfang må man forstå dens sosiale og kulturelle betydning og hvilke effekter den har på livsformer, livsstiler og tankemønstre. Ifølge Hagman og Tengström (1991) er det nødvendig å øke kunnskapen om bilens betydning fra brukerens ståsted for å kunne løse problemene knyttet til bilismen.

For å få en forståelse av ungdoms forhold til bil vil vi i det følgende undersøke deres oppfatninger av bilens egenskaper eller dimensjoner i tillegg til de mer funksjonelle. Ungdoms forhold til bilen vil bli vurdert ut i fra hvilken betydning den har for dem i forhold til følgende dimensjoner:

- 1) Bilens *funksjonelle* dimensjon, dvs. hvordan den blir vurdert som et redskap til å forflytte seg mellom to punkter.

⁴ Den manglende forskningen på bilen og hverdagsreisenes betydning for samfunnet, ble tatt opp av både svenske og norske forskere på slutten av 80-tallet og begynnelsen av 90-tallet, se for eksempel Otnes (1986), Sørensen (1992), Tengström (1991) og Hagman & Tengström (1991).

- 2) Bilens *sosiale* dimensjon, dvs. hvordan den blir vurdert som utgangspunkt for menneskelig handling eller samhandling.
- 3) Bilens *symbolske* dimensjon, dvs. hvilket innhold og betydning den tillegges som symbolbærer.
- 4) Bilens *opplevelses*dimensjon, dvs. hvordan man vurderer selve kjøreopplevelsen.

Som en femte dimensjon kan man trekke inn *bilen i samfunnet* – bilismen. Hvordan man selv opplever bilismen, for eksempel i forhold til støy og luftforurensing og hva slags kunnskap man har om dens virkninger på miljøet, spiller trolig inn på ens forhold til bilen.

I det følgende skal vi trekke frem studier som på en eller annen måte har undersøkt ungdoms forhold til bil med utgangspunkt i dens funksjonelle, sosiale, symbolske og opplevelsesmessige sider og dens samfunnsmessige konsekvenser.

4.2 Frihet til og uavhengighet fra

Jensen (1997a) har benyttet begrepet *frihet til* for å belyse ulike egenskaper ved forskjellige transportmidler.⁵ Mens bilen gir frihet til for eksempel å dra raskt og direkte til et sted, bestemme hvordan man vil kjøre og hvem som skal sitte på, gir kollektive transportmidler for eksempel frihet fra ansvar (ved å kjøre bil selv) og frihet til å bruke sin tid som man ønsker selv (som for eksempel å lese eller å slappe av). Det å kjøre bil innebærer imidlertid også det å kunne være *uavhengig* i tid og rom. I bilen kan man være seg selv og man kan ha fri fra andre som vanligvis krever din oppmerksomhet og man kan gjøre som man vil; høre på musikk, lytte på radio, syng hva man vil, skrike, hyle eller snakke med seg selv. I tillegg gjør bilen folk uavhengig av kollektivtransportens rutetabeller.

Bernow (1991) mener at dette er egenskaper ved bilen som også verdsettes av ungdom, blant annet fordi 2 av 3 ungdom i hans undersøkelse oppgir, på et hypotetisk spørsmål, at de heller velger bil frem-

⁵Beskrivelsen er basert på kvalitative intervju med 30 personer om deres adferd og holdninger til transport og transportmiddelbruk.

for kollektivtransport til arbeidet selv om det er like dyrt og tar like lang tid. Bernow (1991) ser denne holdningen til bilen i sammenheng med dagens postmaterialistiske verdier, hvor krav til frihet og kontroll er sentrale element, og at kollektivtransportens rutetabeller og forholdsregler fremstår som det motsatte av slike verdier. Bernow (1991) mener bilen er noe mer enn et transportmiddel, nettopp fordi den innebærer den uavhengigheten i tid og rom som Jensen beskriver. Bare et fåtall av ungdommene i Bernows undersøkelse har førerkort, noe som gir grunn til å tro at denne positive holdningen til bil vil kunne endre seg etter hvert som disse får mer erfaring selv, også med bilbrukens problemer. Bilens begrensninger kommer frem i studien til Andréasson og Sjöberg (1996) hvor en av informantene påpeker fordelene ved kollektivtransporten når han skal til på kryss og tvers av byen og dermed kan bytte ofte:

Når jeg är i stan så har jag gått runt en gång i veckan och kollat i musikaffärer. De ligger ofta väldigt spridda i stan så dom dagarna byter jag spårvagn femton gånger. Jag åker rundt överallt.

(Andrésson og Sjöberg 1996:45)

Med bil i en slik situasjon hadde dette kanskje vært mer tid- og energikrevende, både fordi det ofte vil være køer i byen og problemer med parkeringsplass. Snudd litt på hodet, kan også kollektivtransport sies å representere uavhengighet fra de bindinger som bilen kan ha tid og rom.

At den friheten og uavhengigheten som bilen representerer, er positive egenskaper ved bilen, er imidlertid vanskelig å komme fra. Jensen har blant annet vist at disse egenskapene ved bilen verdsettes også blant voksne – uavhengig av hvilket transportmiddel de bruker i hverdagen (Jensen 1997). Blant informantene til Sjøgren som har hatt førerkort en stund, er dette nettopp noen av de positive faktorene ved bilen som trekkes frem (Sjøgren 1996).

4.3 Bilen som et sosialt rom

For mange foreldre kan kjøring av barn til og fra ulike aktiviteter oppleves som en stressfaktor. Britt Helland-Pettersen (1993 i Berge 1993) trekker imidlertid frem også noen positive sider ved slik foreldrekjøring. På den ene siden kan foreldrene fremstå som ”gode foreldre” fordi de gjør noe for sine barn samtidig som de har kontroll med hva barna gjør uten at det oppfattes som utidig innblan-

ding i barnas gjøremål. På den andre siden innbyr slike situasjoner til fortrolighet mellom foreldre og barn. Det er ofte i bilen de viktige diskusjonene blir tatt. Denne praten i bilen skaper en nærhet mellom foreldre og barn.

I en kvalitativ studie blant ungdom bosatt i København, finner Jensen (2001) at også ungdom verdsetter det sosiale rommet i bilen og den nærheten det gir til deres foreldre. Mange av informantene har opplevd hyggelig stunder i bilens mobile, lukkede univers på barndommen bilturer sammen med foreldrene. Ifølge Jensen (2001:154) kan disse erindringerne om intimiteten på turene den gang de var små kanskje ha innvirkning på de unges senere overveielser om å anskaffe seg bil. Disse overveielserne kan både gå i retning av et ønske om å anskaffe seg bil, men det kan også bety at ikke vil anskaffe bil fordi de ikke ønsker å leve det livet foreldrene har levd/lever (Jensen 2001: 154).

4.4 Ungdoms forhold til bilkjøring – forskjeller mellom ulike livsstilsgrupper

Bilkjøring innebærer en kobling mellom menneskemaskin som kan gi ulike opplevelser – det være seg spenning eller følelser av utrygghet ved for eksempel høy fart. Tradisjonelt har menn i større grad vært fascinert av fart enn kvinner, selv om det ikke er noen tvil om at også kvinner kan være tiltrukket av fart (Sandquist 1997).

Vi har ikke funnet noen undersøkelser på ungdoms følelser knyttet til selve kjøreopplevelsen og eventuelt ulike opplevelser av denne. Det finnes derimot undersøkelser om ungdoms *motiv* for bilkjøring.

Ved å se på sammenhengen mellom livsstil og ulykkesrisiko blant ungdom, har Berg og Gregersens (1993) belyst forskjeller i ungdoms forhold til bil og bilkjøring. På bakgrunn av et kvantitativt materiale identifiseres 6 ulike risikogrupper med ulik livsstil, hvorav 4 betegnes som høyrisikogrupper og 2 som lavrisikogrupper. Menn dominerer i høyrisikogrupperne, og kvinner i lavrisikogrupperne. Gruppene er ulike blant annet etter hvilke fritidsinteresser (mosjon, alkohol, kultur, klær, uteliv) og sosialt engasjement (menneskerettigheter, fredsspørsmål, politiske spørsmål) og hvor ofte de bruker bil, når de bruker den og til hvilke aktiviteter den brukes. Det spesielt interessante i denne sammenheng, er at det også er forskjeller mellom gruppene etter bilinteres-

se ("mekke" på bil, tilgang til bil), etter hvor ofte man kjører bil uten spesielle mål, og etter hvor ofte man har andre motiv enn transportbehov for bilkjøring, såkalte ekstramotiv. Ekstramotiv for bilkjøring er blitt målt i forhold til hvor ofte følgende spørsmål er relevante for en person:

- Kjører bil for å avregere
- Kjører bil for å kjenne meg fri
- Kjører bil for å kjenne meg mektig
- Kjører bil for å få utløp for mine følelser
- Kjører bil for å samle meg

Tre av de fire høyrisikogruppene, skårer høyt på at det å kjøre bil for bare å kjøre omkring og ekstramotiv for bilkjøring. Et par skårer også høyt på bilinteresse i forhold til gjennomsnittet. Forholdet er imidlertid helt motsatt for den siste høyrisikogruppen. Denne gruppen bruker bilen ofte, men har som oftest et bestemt mål når de bruker den. Denne undersøkelsen viser at ungdom har svært forskjellige begrunnelser for å kjøre bil og at disse varierer med livsstil. For noen er bilen først og fremst et transportmiddel, mens den for andre er noe langt mer.

4.5 Ungdoms forhold til bil – forskjeller mellom by og land

Mette Jensens (2001) formål var å undersøke bilens og mobilitetens betydning for unges hverdagsliv. Av de syv ungdommer som ble intervjuet var det kun én som ikke hadde vokst opp i byen. Hun supplerer materialet med intervjuer av to gutter fra en tidligere kvalitativ undersøkelse "Benzin i blodet" (Jensen 1997a) om transportadferd og holdninger til transport. De to sistnevnte er bosatt i København, men er vokst opp på landet, noe som gir et bedre grunnlag for å si noe om forskjeller mellom dem som er vokst opp i byen og dem som er oppvokst på landet når det gjelder deres forhold til bil. Ved å vurdere slike forskjeller får hun også frem ulike faktorer som bidrar til ulike syn på bilen.

Den største forskjellen mellom de som er vokst opp på i byen og de som er vokst opp på landet, er interessen for bil. For de som har vokst opp i byen er interessen for bil fraværende, og de er skeptiske til bilismen og den konsekvenser. Interessen for bil er derimot stor for dem fra landet, selv om de er klar over dens negative miljøkonsekvenser. Selv om man ikke kan generalisere denne forskjellen på bakgrunn av et kvalitativt materialet, finner Jensen likevel logiske forklaringer i materialet som kan belyse det

ulike synet på bilen som hun finner. Og det er dette som er av interesse i denne sammenheng. En forklaring på dette som Jensen oppgir er selvfølgelig at behovet for bil har vært forskjellig for ulike ungdommene under oppveksten, noe som igjen har betydning for hvilken mening de tillegger bilen. De unge i byen har ikke hatt behov for bil hvor avstandene er kortere og andre transportmidler er mer tilgjengelige og enklere. I byen vil bilen oftere være mer til besvær, dyr i drift og vanskelig å parkere. De unge oppvokst i byen er også skeptiske til bilismen på grunn av dens nærvær i storbyen og på landet vil man være mer avhengig av bil på grunn av lengre avstander. For de unge på landet vil dermed bilen snarere representere en mulighet til både å være mobil ("mulighet for at komme seg ut i verden og oppleve eventyret" Jensen 2001: 150) og til å bestemme tid og sted selv. Denne avhengigheten av bil, gjør også at de unge på landet har bil "i seg", som en gutt ("Thomas") sier det selv: " ... *Vi har haft biler fra vi var helt små. Det ligger i os.*" (Jensen 2001: 150). De unge fra byen er kritiske til bilen som transportsystem. I motsetning til de unge fra landet har de unge fra byen følt dens problemer på kroppen, både fordi den oppleves som truende i forhold til deres ferdsel i byen og fordi den forurenser luften og lager støy i miljøet.

En svensk undersøkelse har også sett tendenser til forskjeller mellom by og land når det gjelder ungdoms forhold til og bruk av bil (Andréasson og Sjöberg 1996), men da bare på det praktiske plan. Ungdommene som er intervjuet er 17 år og går på videregående skoler i henholdsvis Göteborg og Kungsbacka, et mellomstor by utenfor Göteborg. Både Göteborgungdommen og Kungsbackaungdommen er under oppveksten vant med å bli transportert i foreldrenes biler til ulike fritidsaktiviteter. Erfaringen med kollektive transportmidler, som ungdommen på den videregående skolen (gymnaset) i Kungsbacka har, er begrenset til reisen til og fra skolen. Etter endt skoledag har ikke disse ungdommene samme muligheter som Göteborgungdommen til å velge mellom ulike alternativer. Forskjell i muligheter gir seg også utslag i ulike forventninger om å bli kjørt av foreldre. Mens Göteborgungdommen generelt fra tidlig alder har vært vant med å ta seg frem på egen hånd, tar flertallet av ungdommen i Kungsbackaområdet det for en selvfølge at foreldrene stiller opp med skyss (Andréasson og Sjöberg 1996:41). Forfatterne stiller spørsmål om hvilken effekt denne skyssen har på ungdommens forhold til bil og deres tilbøyelighet til å ta førerkort. De lar

spørsmålet stå åpent da de mener det er vanskelig å svare på det på bakgrunn av en slik begrenset undersøkelse. Fra materialet kan de likevel se at ungdommene generelt er kritiske til å ha en ureflektert varemessig bilbruk, som mange av foreldrene har. En del av ungdommene i Kungsbackaområdet stiller sågar også spørsmål ved at foreldrene deres helt ukritisk stiller opp og kjører dem når de ber dem om det.

Som tidligere nevnt, har Lodden (1998) vist at det ikke er sammenheng mellom foreldrekjøring og ungdoms bruk av bil senere i livet. Loddens undersøkelse er imidlertid basert på data fra Oslo, og gir derfor ikke noe grunnlag for å si noe om foreldrekjøring kan ha en større effekt på mindre steder.

4.6 Bilens rolle i ungdoms liv - mot et mer pragmatisk syn på bilen?

Studier fra Sverige har vist at både førerkortet og bilen har vært viktige symbolverdier for ungdom. På slutten av 80-tallet ble førerkortet ansett som en viktig inngangsnøkkel til voksenverdenen med den frigjøring det innebærer (Andersson 1987). Førerkortet fungerte som et "initieringsrituale" til å bli myndig og å få stemmerett (Mitterauer 1991). Bjurström skriver i 1987 at bilen har hatt en sentral rolle i ungdomskulturen og at den har fungert som et særskilt viktig identitetssymbol innen ulike ungdomsgrupper siden femtitallet. Bilen ansees å være det viktigste voksensymbolet, spesielt for menn (Bjurström 1987).

Flere undersøkelser fra de senere år, tyder på at bilen spiller en mindre rolle i ungdoms liv i dag enn tidligere, i hvert fall for dem som bor i byen – og om den har noen rolle er det først og fremst den funksjonelle aspekter som er avgjørende. I Jensens undersøkelse (Jensen 2001) uttrykker de unge som har vokst opp i byen et pragmatisk syn på bilen. De har ikke noen interesse for bil. Generelt opplever de bilen som noe negativt som volder store problemer på mange områder, men selv om ingen av de unge fra byen uttrykte noe umiddelbart behov for å få bil, ville de heller ikke utelukke at de en dag ville anskaffe seg en hvis de skulle få behov for det, for eksempel på grunn av endringer i livsfasen.

I sin undersøkelse finner Andrésson og Sjöberg 1996 at flere mener, uavhengig av de bor i byen eller litt utenfor, at bilen bør først og fremst ved spesielle

anledninger og som et supplement til kollektivtransporten. Bilen har først og fremst en praktisk verdi som et nyttig redskap i hverdagslivet, dens symbolverdi kommer i bakgrunnen. Ungdommene i denne undersøkelsen er mellom 17 og 19 år og har ikke, om de har førerkort, ikke hatt lang erfaring med bilbruk som sjåfør selv. Interessant er det derfor å se at den samme pragmatiske holdningen til bil uttrykkes blant ungdommene i Sjöbergs undersøkelse (2000), som er mellom 21-25 år. Sjöberg (2000) skriver at til tross for at mange av dem er i 25 års alderen er det få av dem som har vent seg til regelmessig bilbruk. Også i denne eldre aldersgruppen gir mange uttrykk for en fleksibel holdning til bil, og ser den som en komplement til andre transportmidler. Bilen er først og fremst praktisk og bra å ha i visse sammenhenger, for eksempel når man skal flytte, ved tunge transporter eller på kveldstid. Gir også frihet til å dra når og hvor man vil. Til daglig benytter de seg av andre mer miljøvennlige transportmidler. Ungdommene i undersøkelsen lever et sparsommelig, men fleksibelt liv. En av fordelene med ikke å ha bil, som trekkes frem, er at man blir mer aktiv fordi man tvinges til å ta seg frem på egen hånd til ulike aktiviteter. De ser ikke nytten av bil om de bor i byen. Bilen er mest forbundet med problemer i forhold til for eksempel parkering, innbrudd og som et problem for miljøet. Få uttrykker noen følelser i forhold til bilen når det gjelder status, voksenmarkering eller andre symbolske verdier.

I Sjöbergs undersøkelse fra 2000 sier en av informantene hennes at bilen tidligere fungerte som et krydder i tilværelsen. Han sikter til sin far som alltid har jobbet i industrien og som alltid har vært interessert i bil. Han mener bilen fungerer som kompensasjon for et ensidig arbeid. Dette setter han opp mot dagens situasjon med større valgfriheter, hvor blant annet flere studerer, og mener dette blant annet har bidratt til at andre verdier har vokst frem blant dagens ungdom. Økte muligheter har også gjort det lettere å velge en livsstil som er koplet med ens personlige interesse (Sjöberg 2000).

Samtlige av ungdommene som bor i by, med unntak av de som er vokst opp på landet i Jensens undersøkelse, fremholder bilens praktiske verdi. Dens symbolverdi synes å være av svært liten betydning. Bilen spiller en svært liten rolle i de unge storbybeboeres liv.

4.7 Et ambivalent forhold til bil

Som det allerede er blitt antydnet, ser de fleste av ungdommene i de nevnte undersøkelsene over (Andrésson og Sjöberg 1996, Jensen 2001, Sjöberg 2000) bilen som et problem for miljøet.

Andersson og Sjöberg (1996) finner i studien blant ungdom i Göteborgsområdet at de unge er reflekssive, miljøengasjerte og ser seg selv i en større sammenheng. De tar avstand fra foreldrenes vanebilisme og mener at de kom til å fortsette å bruke kollektivtransport også etter at de hadde fått førerkort. De har kunnskap om og er bevisste på at individuelle handlinger kan lede frem til en forbedring av miljøet og som vil komme fellesskapet til gode. At ungdommen tar avstand fra foreldrene vanemessige bilbruk, kan på den ene side være et uttrykk for et ønske om frigjøring fra foreldregenerasjonens leve-måte, men det kan også være et uttrykk for nettopp økt bevissthet om bilismens negative miljøkonsekvenser og som en tendens til forandringer i dominerende normer og vurderinger (Andersson og Sjöberg 1996).

I Sjöbergs (2000) undersøkelse er det mange som mener at den økende bevisstheten om bilens negative konsekvenser har bidratt til et endret syn på bilen og at synet på bilen derfor er et generasjonsspørsmål. Kollektive transportmidler prioriteres først og fremst pga miljøhensyn. De fleste er også kritiske til at det blir tatt så stort hensyn til bilistene. Mange ønsker også en endring i synet på bilen som symbol for frihet og bevegelse og etterspør et større individuelt engasjement for miljøet som på sikt kan komme fellesskapet til gode.

Selv om ungdommene generelt i Jensens (2001) undersøkelser gir uttrykk for en kritisk holdning til bilismen på grunn av dens negative konsekvenser, kommer det også frem at deres følelser for bilen er blandede, blant annet på grunn av at mange har opplevd hyggelige stunder sammen med familien i bilen (jf. bilen som sosialt rom).

Flere kvantitative studier fra både Danmark, Sverige og Norge tyder på at ungdom har ofte et slik ambivalent forhold til bil og bilisme. I en kvantitativ studie av både ungdom (født etter 1973) og voksne (født mellom 1944 og 1973) bosatt i Vanløse, fant Jensen (2001) at begge gruppene opplever den voksende bilismen som et problem og at de derfor er imøtekomne for tanken om å redusere antallet biler i byen. Noe overraskende finner Jensen at det er en tendens til at de unge faktisk er mindre imøtekomne ovenfor en slik tanke enn de voksne. De unge ser imidlertid heller ikke helt for seg et liv i byen helt

uten bil, det er svært få som er klart enige at i at skulle være bilfrie dager og at det ville være godt med en by uten biler. Hva gjelder de voksne, som i større grad enn de unge benytter bil i hverdagen,⁶ viser undersøkelsen at disse er avhengige av bilen for å få dagliglivet til å henge sammen (Jensen 2001:217). Jensen (2001) konkluderer med å si at mobiliteten er (blitt) en forutsetning både blant voksne og unge for at de skal kunne virke i hverdagen og nå alt de skal.

I Norge har både Lodden (1998) og Ruud (1999) funnet at det er stor enighet blant ungdom om at bilismen er skadelig for miljøet, og at de fleste mener at myndighetene bør begrense bilbruk i byene, uavhengig av deres alder. Analyser basert på dem mellom 18-20 år viser imidlertid at disse ungdommene er lite villige til *individuelle* forsakelser for å begrense bilbruken (Lodden 1998, Ruud 1999). Det er for eksempel bare et fåtall (15 prosent) som sier seg enig i at bilistene betaler for lite i forhold til de problemene de skaper. Videre er det bare et mindretall (35 prosent) som sier de vil velge å kjøre kollektivt for å spare miljøet, selv om de skulle få bil.

Bernows studie (1991) tyder også på at ungdom i liten grad er villige til endre sine egne nåværende eller fremtidige transportvaner for å bedre miljøet. Dette til tross for at miljøspørsmål opptar en sentral plass i deres forestillingsverden. Det er imidlertid bare en liten del av de spurte, 10 prosent, som anser bilismen for å være en dominerende miljørisiko. Spørsmål om industriutslipp, nedhugging av skog, oljetankere, kjernekraft og internasjonale konflikter ble rangert foran bilismen som viktigste trussel mot miljøet. På spørsmål om bilismen som problem i ungdommens hjemkommune, svarte imidlertid noe over halvparten av ungdommene at bilismen var forbundet med visse eller store problemer. Det var flest byungdommer som mente at bilismen var et problem i sin kommune. Flertallet antok imidlertid at de kom til å kjøre mer bil enn foreldrene. Ungdommene planla å skaffe førerkort så fort de fikk mulighet, uansett kjønn og sosioøkonomisk bakgrunn. De har, som allerede nevnt over, dessuten en negativ innstilling til kollektive transportmidler. I følge Bernow indikerer resultatet at bilbruken kommer til å øke i fremtiden, og at miljøengasjement ikke kommer til å påvirke dette faktum. De ønsker ikke å få redusert sin mobilitet, men de har på den annen side et uttalt krav i forhold til miljøvennlige

⁶ På spørsmål om hva som er deres hovedtransportmiddel til arbeid/utdannelse, svarer 38 prosent av de voksne at de bruker bilen, mens bare 12 prosent av de unge svarer det samme (Jensen 2001).

bil når de en gang eventuelt skal gå til innkjøp av bil.

Man kan hevde at om det har vært en økende bevissthet om bilismens negative konsekvenser generelt i samfunnet og blant ungdom, kan mye ha endret seg siden 1991 da Bernow gjennomførte sin studie. En nyere studie fra Sverige, "Ung mobilitet" (Puranen 2001) tyder på at svensk ungdom fremdeles i liten grad er villige til individuelle forsakelser for verne miljøet. Studien viser at det ungdom er enige i at miljørisikoen utgjør den største trusselen i fremtiden og at det å bevare miljøet er viktigere enn økonomisk vekst og jobb. Paradoksalt nok er de ikke villige til å redusere sin mobilitet, de vil reise og se verden og bilen er deres viktigste fremkomstmiddel i hverdagen (ungdommene i denne undersøkelsen er eldre enn i Bernows studie).⁷ Mens de tror at miljøproblemene kan bli løst ved teknikk, ser de i større grad sitt eget ansvar for eksempel i forbindelse med trafiksikkerhetsspørsmål.

En undersøkelse en blant 800 ungdom (16 til 25 år) i Stockholm i 1998/99, viser at selv om de ønsker å bidra til et bedre miljø, vil de helst ikke forandre sin levemåte i større grad for å gjøre dette (Malmsten 1999). De kan for eksempel ikke tenke seg å velge bort fly på lengre internasjonale reiser. I likhet med ungdommene i Puranens undersøkelse (2001) håper de på at teknologiske oppfinnelser vil kunne løse problemene mht til utslipp fra ulike transportmidler.

4.8 Sammenfatning

Gjennomgangen har pekt på fordeler og ulemper ved bilens ulike dimensjoner som blir trukket frem av ungdom. Positive aspekter ved bilen er blant annet friheten bilen gir i tid og rom, at den kan fungere som et sosialt og/eller privat rom og at den kan være en aktivitet i seg selv utover det å komme seg fra A til B. Unge storbyboere trekker også frem noen negative sider ved bilbruk. Kollektivtransport, sykkel og gange kan dekke ungdoms transportbehov i by. Men når de bruker disse transportmidlene får de i større grad føle bilismens konsekvenser på kroppen (som støy, luftforurensning, uttrygghet ved ferdsel som myk trafikant).

Ungdom i by ser også en del praktiske problemer knyttet til bilbruk sammenliknet med bruk av kollektive transportmidler. Bilen og førerkortet som viktige symbolverdier, synes imidlertid å være av mindre betydning blant unge storbyboere. Ungdom i storbyen i dag synes å ha et mer pragmatisk syn på bilen, dvs. at de først og fremst forholder seg til dens funksjonelle sider og at den blir betraktet som et supplement til andre mer miljøvennlige transportmidler. Studiene peker på at ungdoms syn på bilen blant annet varierer etter bosted og livsstil.

Kvantitative studier tyder på at ungdom har et ambivalent forhold til bil. Generelt verdsettes dens positive egenskaper blant annet som gjør at de kan opprettholde sin mobilitet. Samtidig erkjenner de og er bevisste på problemene bilismen skaper. De synes å være lite villige til selv å gjøre noe for å redusere miljøproblemene og mange tror at disse kan løses ved hjelp av teknologi.

⁷ Vi har bare tilgang på en brosjyre som sammenfatter resultatene fra denne undersøkelsen. I denne står det blant annet ingenting om den faktiske fordelingen av transportmiddelbruk blant ungdom, og kan dermed ikke bruke den som utgangspunkt for å sammenlikne med de norske undersøkelsen av ungdoms transportmiddelbruk og variasjoner i denne.

5 Minskende førerkortandel - et trendbrudd i ungdoms forhold til bil?

5.1 Endring i ungdom reisevaner – en innledning

Både i Sverige og Norge har man vært vitne til endringer i ungdoms reisevaner i løpet av 90-tallet.

I analyser av den nasjonale reisevaneundersøkelsen i Sverige, viser Vilhelmson (2003) at det har vært en systematisk økning i andelen reiser med kollektivtransport (buss, p-tog, t-bane, sporvogn) i perioden 1978 til 2000 blant unge mellom 18-24 år (fra ca. 8,6 prosent til ca. 16,1 prosent) (Vilhelmson 2003). Økningen er imidlertid størst i perioden 1994 til 2000, hvor andelen steg med 4 prosentpoeng. I samme periode så man i Sverige en nedgang i andelen bilreiser i samme aldersgruppe. Selv om nedgangen kan tilbakeføres til helt til 1978, er nedgang størst i perioden 1994 til 2000, hvor andelen sank fra ca. 54 prosent til ca. 45 prosent.

De samme endringene er blitt observert i Norge. Ifølge Stangeby (2000) var 80-tallet og første del av 90-tallet preget av en generell økning i bilbruken på bekostning av kollektivtransporten i Norge. Fra tidlig 90-tallet snudde denne utviklingen da flere av kollektivselskapene i de største byområdene opplevde en stabilisering eller vekst i antall kollektivreiser (Carlquist 2000 i Stangeby 2000).

Stangeby (2000) studerer denne utviklingen nærmere (på bakgrunn av data fra de nasjonale reisevaneundersøkelsene) og finner at veksten i kollektivtransporten på 90-tallet særlig skyldes at de unge – de som er 25 år eller yngre – reiser mer kollektivt og har økt sin kollektivandel. Kollektivandelen blant de middelaldrende (26-55 år) endret seg lite, mens den ble redusert blant de eldre (over 55 år) i samme periode. Videre finner Stangeby at kollektivandelen bare har økt blant ungdom mellom 19-25 år i storbyområdene i løpet av 90-tallet. Blant ungdom som ikke bor i storbyområder finner hun ingen økning i kollektivandelen i samme periode (Stangeby 2000).

Analyser basert på den nasjonale reisevaneundersøkelsen viser at det var en signifikant nedgang antall bilreiser blant ungdom mellom 18-24 år på samme tid (fra 1992 til 1998) (Hjorthol 1999:30).

Som vi skal se nedenfor, var det også stadig færre som tok førerkort i den samme aldersgruppen i begge land på 90-tallet. For å kunne belyse eventuelle endringer i ungdoms forhold til bil, mener vi det er mest hensiktsmessig å ta utgangspunkt i endringer i førerkortandelen. Det å ta førerkort krever et aktivt valg, og det er både tidkrevende og dyrt. Det er ikke sikkert det å la være å ta førerkort er et lite aktivt valg, men om så skulle være tilfelle, er det desto mer interessant i denne sammenheng. Nedenfor beskrives først hvordan nedgangen i førerkortandelen artet seg. Videre drøftes ulike forklaringer på hva nedgangen i førerkortandelen kan skyldes – om det er endringer i strukturelle rammebetingelser og/eller om det er endringer i ungdoms levemåte, prioriteringer og deres forhold til bil.

5.2 Endringer i førerkortandel og biltilgang

5.2.1 Førerkort blant ungdom i Norden på 90-tallet

Førerkort og tilgang til bil har tradisjonelt vært de mest avgjørende faktorer i forhold til hvilket transportmiddel man benytter i hverdagslivet. I Norge og Sverige var det stadig færre ungdommer mellom 18-24 år som tok førerkort på 90-tallet. I Danmark er utviklingen på 90-tallet mer usikker. Vi har ikke lyktes i å oppdrive god statistikk eller undersøkelser på utviklingen av førerkortandelen i Danmark. En sammenlikning av førerkortandelen blant ulike generasjoner tyder på at det har vært en nedgang i førerkortandelen også i Danmark blant de yngre generasjoner: Mens ca. 85 prosent av alle menn som er født i 1970 hadde førerkort for bil i en alder av 30 år, var den tilsvarende andelen ca. 90 prosent blant menn som er født i 1950 (Fosgerau et al 2004). Analysene bygger på data fra den danske Transportvaneundersøkelsen (TU) som ble foretatt i perioden 1991-2001 og omfatter 100 000 intervjuer. Forfatterne bak dokumentet stiller seg imidlertid kritiske til den relativt

lavere førerkortandelen blant de yngre sammenliknet med de eldre generasjonene. Forfatterne mener at dette først og fremst skyldes at de unge, som er født i 1970 eller senere og som har førerkort, er underrepresentert i det statistiske datamaterialet. At unge med førerkort er vanskeligere å få tak i enn dem uten førerkort, antar forfatterne er forklaringen på at de med førerkort er underrepresentert i materialet (Fosgerau et al 2004).

Analysen av førerkortstatistikk fra Finland viser at førerkortandelen blant ungdom under 25 år ikke har endret seg i løpet av 90-tallet og at majoriteten tar førerkort når de er 18 år. Også i Finland er 18 år nedre grense for å gå opp til førerprøve. Analyser av statistikk fra 1985 til 2001, viser at 58 prosent av kvinnene og 72 prosent av mennene førerkort når de er 18 år "i dag" (i teksten blir det referert til "nowadays", jf. Häkkänen mfl 2003:5). Førerkortandelen er imidlertid lavere i Helsinki området og de hurtigvoksende byene, som også opplevde en nedgang i førerkortandelen blant 18-åringene i 1998 og 1999 (Häkkänen mfl. 2003).

5.2.2 Endringer i førerkortandelen i Sverige og Norge

Utviklingen i Norge og Sverige på 90-tallet reiser mange interessante spørsmål, spesielt med tanke på hva som er årsaken til denne trenden, men også i forhold til hvordan disse ungdommene vil forholde seg til førerkortet og bil i fremtiden.

Studier basert på både data fra Bilindustriforeningen (Krantz 1999) og fra de nasjonale reisevaneundersøkelsene i Sverige (jf. Krantz og Vilhelmson 1996, Krantz 1999 og VTI/SCB 2000 i Stangeby 2000) har vist at nedgangen i førerkortandelen blant ungdom mellom 18-24 år kom plutselig i 1990 etter å ha økt stabilt under 80-tallet:

- På et år, fra 1989 til 1990, sank andelen 18-åringene med førerkort fra 50 til 35 prosent og fortsatte å minske utover 1990-tallet (Krantz 1999). I 1998 var andelen 18-åringene med førerkort nede i ca. 31 prosent (VTI/SCB 2000).
- Nedgangen i førerkortandelen var størst blant 18- og 19-åringene i perioden 1990-1998, men også i de øvrige alderstrinnene var det en nedgang i samme periode (Krantz 1999).
- Selv om nedgangen er mindre i de øvrige alderstrinnene (dvs. at noen som ikke tar førerkort når de er 18 eller 19 år tar det på før de er 25), er det likevel færre som har førerkort før de er 25 på

slutten av 90-tallet enn på slutten av 80-tallet: Mens det var 82 prosent av 20-24 åringene som hadde førerkort i 1989 var andelen nede i 69 prosent i 1998 (Krantz 1999, VTI/SCB 2000 i Stangeby 2000).

- Nyere analyser av den nasjonale reisevaneundersøkelsen i Sverige, foretatt av Vilhelmson (2004), viser at førerkortandelen fortsatte å synke også etter 1998, og at det var en nedgang både blant menn og kvinner i perioden 1978 til 2001. Mens 79,1 prosent av mennene i alderen 18-24 år hadde førerkort i 1978, var det andelen menn med førerkort i denne aldersgruppen nede i 56,8 prosent i 2001. For kvinner i denne aldersgruppen sank førerkortandelen fra 57,9 til 50,3 i samme periode.
- Analyser foretatt av Krantz (1999) basert på data fra det svenske førerkortregisteret og fra SCBs statistiske databaser om folkeantall, tyder på at nedgangen er større i storbyer enn på mindre steder. Analyser fra VTI/SCB har vist den samme tendensen (VTI/SCB 2000 i Stangeby 2000).⁸
- Eksempelvis var førerkortandelen blant 18-åringene i 1996/97 nede i 10 prosent i Stockholms län mot 45 prosent i Norrbottens län (Krantz 1999:95).
- Krantz fremholder at nedgangen i førerkortandelen gjelder samtlige "län", også de som har en høy andel av "glesbygdsboende" og nedgangen i førerkortandelen kan derfor ikke betraktes som et rendyrket storbyfenomen (Krantz 1999: 96)
- Analyser av de nasjonale reisevaneundersøkelsene i Sverige viser at parallelt med nedgangen i førerkortandel var det en reduksjon i andelen med førerkort og tilgang til bil i husholdet blant ungdom mellom 18-24 år (Krantz 1999:85).
- Utviklingen i førerkortinnehav/bil i husholdet er forskjellig for ungdom med ulikt livsgrunnlag. Blant ungdom i alderen 18-24 år som er yrkesaktive synker andelen med førerkort/bil i husholdet marginalt i perioden 1984/85 til 1994/95/96. Blant ungdom som studerer sank derimot andelen med førerkort og bil i husholdet kraftig, fra 50 til 35 prosent i samme periode.

⁸ Nedgangen var størst i fylker ("län") med relativt lav andel av "glesbygd", slik som i Stockholms län og som i Göteborgs- og Bohus län, mens den sank minst i fylker ("län") med høy grad av "glesbygd", slik som Jönköping, Kronoborgs, Dalarnas, och Gotlands län (Krantz 1999). Ettersom fylke/län ikke ble betraktet som et fullgodt mål på by og land, så Krantz (1999) også på forskjeller mellom 6 typer kommuner som representerer glesbygd og storby. Begge analysene tydet på at nedgangen var størst i storbyer (Krantz 1999).

I Norge har det vært en tilsvarende nedgang i førerkortandelen på 90-tallet, men nedgangen startet senere enn i Sverige og var også svakere. Også i Norge var 80-tallet preget av en økende andel ungdom med førerkort. Økningen kulminerte i 1991 med en førerkortandel på 80 prosent blant ungdom mellom 18-24 år. Nordbakke (2002) har kartlagt utviklingen i Norge på bakgrunn av data fra førerkortregisteret og befolkningsstatistikk i perioden og har kommet frem til følgende:

- Allerede fra 1992 var det en svak nedgang fra året før i aldersgruppen 18-24 år, men nedgangen startet for alvor i 1995 og i 1996 med en markant nedgang i førerkortandelen blant 18- og 19-åringene.
- For hele aldersgruppen 18-24 år sank andelen førerkortinnehavere fra 79 prosent i 1994 til 71 prosent i 2000.
- Førerkortandelen blant 18- og 19-åringene sank fra henholdsvis 59 prosent til 47 prosent, og fra 74 til 64 prosent i perioden 1994-2000.
- Nedgangen er størst blant 18- og 19-åringene, men i også i de øvrige alderstrinn (20-24 år) var det en nedgang i førerkortandelen frem mot år 2000. Dette betyr at nedgangen blant de yngre alderstrinn i Norge til dels blir kompensert ved at noen av ungdommene tar førerkort på et senere tidspunkt, men den kompenserer likevel ikke for hele nedgangen: I en alder av 24 år er det likevel klart færre som har førerkort i 2000 enn i 1994 i Norge (81 prosent mot 88 prosent).
- Nedgangen var mer eller mindre lik for kvinner og menn i perioden både i aldersgruppen 18-24 år samlet og i hvert alderstrinn.

Studien viste imidlertid at det var tegn på forskjeller mellom by og land også i Norge når det gjelder endringer i førerkortandel blant ungdom på 90-tallet. I denne studien ble det sett på forskjeller mellom fylker med ulik grad av tettbygghet/spredtbygghet:

- Nedgangen mellom 1991 og 2000 var størst i de mer tettbygde fylkene, slik som Oslo og Akershus, og minst i de mer mer spredtbygde fylker, slik som Sogn og fjordane og Nord-Trøndelag. Dette tyder på at det er først og fremst i *byene* at færre tar førerkort.
- Men, i likhet med Sverige var det en nedgang i førerkortandelen blant ungdom i gruppen 18-24 år i *alle* fylker, også i der hvor majoriteten av befolkningen bor i spredtbygde strøk. Heller ikke i

Norge kan nedgangen i førerkortandelen forklares utelukkende som et byfenomen.

- I de tettbygde fylkene var nedgangen i førerkortandelen imidlertid større blant kvinner enn blant menn, men nedgangen var lik for begge kjønn i spredtbygde fylker.
- I Norge har man observert at andelen ungdom (18-24 år) med førerkort og alltid tilgang til bil er blitt redusert parallelt med nedgangen i førerkortandelen. Fra 1992 til 2001 sank andelen med ungdom med førerkort og alltid tilgang til bil fra 59 prosent til 42 prosent (Hjorthol 2002).

Det er vanskelig å sammenlikne de to landene når det gjelder førerkortandel på slutten av 90-tallet, fordi de aktuelle studiene har forskjellige aldersfordelinger. I begge land ser vi imidlertid at det fremdeles er en klar majoritet som har tatt førerkortet før fylte 25 år (hhv 69 prosent av 20-24 åringene i Sverige i 1998 og 81 prosent av 24 åringene i Norge i 2000 i VTI/SCB 2000 i Stangeby 2000 og i Nordbakke 2002). At det i begge land er størst nedgang blant 18- og 19-åringene tyder på ungdom i større grad enn tidligere utsetter å ta førerkort noen år. For dem som ikke har tatt det før fylte 25 år er det åpent om de utsetter det ennå ytterligere noen år eller om aldri kommer til å ta førerkortet. Trenden er uansett at flere venter med å ta førerkort.

Førerkortandelen blant ungdom i Sverige og Norge har hatt et tilnærmet likt utviklingsforløp siden 80-tallet, bortsett fra at nedgangen startet noe senere i Norge. At nedgangen først og fremst synes å være et storbyfenomen i begge land er også interessant, når vi i det følgende skal ta for oss ulike forklaringer på disse utviklingstrekkene.

5.3 Strukturelle forklaringer

5.3.1 Endringer i føreropplæringen/førerprøven

I Sverige begynte nedgangen i førerkortandel samtidig med at en ny førerprøve ble innført.

Ifølge Krantz (1999) har tidligere endringer av førerprøven kun medført tilfeldig reduksjon i førerkortandelen. Det nye er, ifølge Krantz (1999) at nedgangen synes å vedvare over tid. Den markante nedgangen i førerkortandelen blant 18-åringene i 1995 i Norge sammenfalt også med endringer i reglene for føreropplæringen som trådte i kraft samme år. Også i

Norge kan dette har medført tilfeldige utslag, men nedgangen i førerkortandelen for ungdom i aldersgruppen 18-24 år totalt sett begynte allerede før endringer i førerkortopplæringen, og fortsatte å synke også lenge etter disse endringene. Det er derfor grunn til å tro det at ligger andre årsaker bak den vedvarende nedgangen i førerkortandelen på 90-tallet både i Sverige og Norge enn egenskaper ved selve føreropplæringen/førerprøven eller endringer i denne. En studie i Norge, som undersøkte kostnadene forbundet med endringen i førerkortopplæringen i 1994/95, fastslo at endringen faktisk medførte reduserte kostnader for elevene i forhold til tidligere (Christensen 1997). Endringen, i hvert fall ikke i Norge, kan derfor heller ikke relateres til økte kostnader forbundet med førerkort. Hvorvidt ungdom på det tidspunktet endringene inntraff *trodde* at disse ville medføre merkostnader i forbindelse med føreropplæringen og av den grunn ble mer motvillig til å ta førerkort, er imidlertid ikke blitt studert og kan heller ikke utelukkes som en forklaring på nedgangen i førerkortandelen som fant sted på samme tid.

5.3.2 Urbanisering og studentvekst

Både i Sverige og Norge er nedgangen i førerkortandelen størst i storbyene, noe som av både Krantz (1999) og Nordbakke (2002) er satt i sammenheng med blant annet studentveksten i samme periode. I Sverige ble andelen studenter fordoblet i perioden 1985 til 1996 (fra 22 til 44 prosent, Krantz 1999). I Norge var det en eksplosiv økning i studenttallet i samme periode. Fra 1986 til 1998 økte studentantallet fra vel 100 000 til nesten det dobbelte, 180 000 (Try og Aamodt 2000). Nordbakke (2002) påpeker at mange studiesteder er lokalisert til byer hvor alternative transportmidler er større og avstandene kortere noe som gjør behovet for bil mindre. Krantz (1999) på sin side poengterer at det er flere som studerer i byer og at den relativt større nedgangen i førerkortandelen i storbyene er et resultat av både dårligere økonomi og bedre alternative reisemuligheter.

En nyere studie basert på de nasjonale reisevane-dataene viser at kollektivtilbudet er blitt bedre for ungdom i aldersgruppen 18-24 år på 90-tallet (Hjorthol 2002), noe som blir forklart med at det er flere som bor i storbyer i 2001 enn i årene for de andre undersøkelsene (henholdsvis 1992 og 1998).

5.3.3 Endringer i økonomien

Både Sverige og Norge var preget av lavkonjunktur på slutten av 80-tallet og begynnelsen av 90-tallet. Krantz (1999) mener dette kan være en av årsakene til nedgangen i førerkortandelen og i andelen med tilgang til bil blant unge i Sverige. Basert på analyser av den svenske reisevaneundersøkelsen fant Krantz at andelen ungdom som arbeidet heltid eller deltid sank dramatisk fra 1984/85 til 1994/95/96, fra 65 til 38 prosent (Krantz 1999). Samtidig finner han at andelen arbeidsledige og studerende ble fordoblet i samme periode. Disse trekkene, mener Krantz, forandret ungdommenes økonomiske vilkår i perioden, og at mangelen på en regulær inntekt i betydelig grad reduserte ungdoms muligheter til å konsumere (Krantz 1999). Han finner også støtte i beregninger fra Statistiska Centralbyrån som viser at ungdoms disponible inntekt sank i perioden (basert på tall fra 1989 til 1994) og at ungdom i større grad enn resten av befolkningen opplevde en forverring av sin inntekt (Krantz 1999). At førerkortinnehav og biltilgang ikke ble redusert blant yrkesarbeidende ungdom i samme periode, mener Krantz (1999) understreker den store betydningen lavkonjunkturen hadde for endringene som inntraff på 90-tallet i forhold til førerkort og biltilgang blant ungdom.

5.3.4 Endringer i kollektivtilbudet

Ovenfor har endringer i ungdoms økonomi og tilgang til alternative transportmidler/bosted blitt vurdert som innfallsvinkler for å forstå hvorfor færre ungdommer tar førerkort. En annen forklaring som ikke er vurdert, er om egenskaper ved selve tilbudet av alternative transportmidler, og da først og fremst kollektivtransport har endret seg i samme periode. Stangeby (2000) har tatt fatt i en slik forklaring.

Veksten i kollektivtransporten på 90-tallet i Norge forklarer hun blant annet med at det i samme periode fant sted:

- En omfattende satsning på kollektivtransporten, blant annet gjennom Forsøksordningen for kollektivtransport hvor Samferdselsdepartementet og fylkeskommune gjorde en innsats for å prøve ut nye kollektivtiltak.
- En omfattende produktutvikling og effektivisering i kollektivtransporten.

Disse satsningene, mener Stangeby (2000), resulterte i at trafikantene fikk et bedre kollektivtilbud flere steder i landet. At kollektivtransporten er blitt

mer attraktiv for ungdom spesielt, mener Stangeby (2000) har sammenheng med det såkalte "Ungdomskortet" som ble innført flere steder i landet. Kortet tilbyr ungdom å reise med kollektivtransport til rabatterte priser⁹ og har vært et av de kollektivtiltakene som hadde størst suksess. For å illustrere hvor suksessfullt dette kortet var, viser Stangeby til innføringen av ungdomskortet i den femte største byen i Norge, Kristiansand. På midten av 90-tallet hadde rundt halvparten av alle ungdommer mellom 13 og 19 år dette kortet. Det ble så populært at både trafikkelskaper, foreldre og politikere uttrykte bekymring for at det ble foretatt for mange "unødvendige" reiser inn til bysentrum og at dette ville gå ut over fritidstilbudet i lokalmiljøet (Stangeby 2000).

Det er altså i byene kollektivandelen har økt. Om det skyldes forbedringer i selve tilbudet eller noen av de andre faktorene som har blitt drøftet ovenfor, er imidlertid vanskelig å svare på. Det ene behøver nødvendigvis ikke utelate det andre, og det kan tenkes at den positive utviklingen skyldes en kombinasjon av de flere forhold. Hva som har hatt størst effekt, har vi imidlertid ikke noe grunnlag for å si noe om.

5.4 Kulturelle forklaringer

Utviklingen det siste tiåret hvor stadig færre tar førerkort tyder på at bilen og førerkortet ikke har samme rolle i ungdoms livs i dag som tidligere. Svenske og danske (Andréasson og Sjöberg 1996, Sjöberg 2000, Jensen 2001) undersøkelser tyder på at bilens symbolverdi er av mindre betydning i dag, i hvert fall blant byungdom, og at ungdom i dag har et mer pragmatisk syn på bilen.

5.4.1 Førerkort blir ikke prioritert

Flere undersøkelser tyder på at førerkortet i dag først og fremst er en bruksvare man skaffer seg når det er behov for det:

- Bäcké mfl. (1999) finner at gutter tar førerkort ved behov, mens jenter har ingen spesiell begrunnelse utover at de vil ta det til "rett tid"

- Andréasson og Sjöberg 1996: Førerkort tas når behov i fremtidig eller nåværende jobbsituasjon
- Sjöberg 2000: Mener at økte kostnader til førerkort så vel som bil i tillegg til dårligere økonomi generelt blant unge kan ha medført en mindre interesse for å ta førerkort. Det som ungdommene selv fremhever som det mest avgjørende er mangelen på motivasjon: har ikke bruk for det når de bor i by. Førerkortet blir ikke lenger sett på som en inngangsbillett til voksenverdenen.
- Jensen (2001): Ungdom utelukker ikke at de en gang vil da førerkort, for eksempel hvis det oppstår endringer i livssituasjonen.

I sin studie av nedgangen i førerkortandelen i Sverige kommer Krantz (1999) til en tilsvarende konklusjon, og finner støtte for denne i en undersøkelse fra Bilindustriforeningen om ungdoms syn på førerkort og bilens betydning for deres "levnadsett". 1000 ungdom mellom 16-24 år ble spurt blant annet om hvorfor de ikke hadde førerkort. En del svarte at de enten var for unge (43 prosent) eller at noen holdt på å ta førerkort (16 prosent) og ble følgelig utelatt fra analysen. Selv om det blant de resterende var det en god del svarte at de ikke har råd (10 prosent), finner Krantz (1998) at det var atskillig flere som ga uttrykk for at de ikke prioriterer førerkortet – enten fordi man ikke har tid, man ikke orker/er lat, man har ikke behov eller det ikke har blitt noe av (til sammen 24 prosent) (Krantz 1999).

Tabell 5.1: Begrunnelser for ikke å ha førerkort blant ungdom i alderen 16-24 år

Anledning	Andel, %
For ung	43
Holder på å ta førerkort	16
Har ikke tid	12
Dyrt/Har ikke råd	10
Orker ikke/lat	5
Har ikke behov	4
Har ikke blitt slik	3
Vet ikke	1
Annet	6
	100

Kilde: Bilindustriforeningen, 1998

⁹ Utformingen av dette kortet varierer mellom de ulike kollektivselskaper, både når det gjelder hvor mye rabatt som tilbys og øvre aldersgrense for å bruke det, men enkelte steder, og i noen hele fylker, kan ungdom kjøre på sterkt rabatterte priser helt opp til 25 års alderen (Stangeby 2000).

At ungdom ikke prioriterer førerkort, kommer også frem i en studie gjennomført av Andersson og Warmark (1999). Formålet med studien var å kartlegge ulike faktorer som påvirker ungdom til å ta førerkort eller ikke, blant annet for å forklare den markante nedgangen i førerkortandelen i Sverige på 90-tallet (Andersson og Warmark 1999). I den kvalitative delen ble en rekke faktorer kartlagt som kan påvirke ungdom i deres valg. Faktorene som ble avdekket spenner fra både ulike *vurderinger* av førerkort og bil (for eksempel i forhold til miljø, status, foreldres norm osv), *behovet* for førerkort og bil (for eksempel i forhold til deres reisevaner og kollektivmuligheter) til deres *personlige muligheter* for å ta førerkort (for eksempel i forhold til muligheter til øvelseskjøring, tid, personlig økonomi og foreldres økonomi). Disse faktorene lå til grunn for spørsmålene i en større kvantitativ undersøkelse blant 1400 ungdom på 18,5 år med og uten førerkort. Studien viser at en av den viktigste årsak til at ungdom ikke tar førerkort er at skolearbeidet tar mye tid. De oppgir at studier er første prioritet og at førerkort er noe de vil anskaffe seg senere når behovet oppstår (de fleste har planer om å ta førerkort senere). At 60 prosent av de intervjuede også har planer om å studere etter videregående skole (gymnasium), mener forfatterne kan være en grunn til at flere ikke har tid, råd eller behov for å ta førerkort nå, noe som også fremkommer i fokusgruppene. At førerkortet blir valgt bort, i hvert fall for en periode, mener forfatterne tyder på at det er har vært en verdiforskyvning bort fra førerkortet som status og som symbol på inngangsbillett til voksenverdenen. Miljøbevissthet har imidlertid ingen signifikante utslag i forhold til ungdoms valg.

Også denne studien bekrefter tidligere forskning om at økonomi spiller inn på valget mellom å ta førerkort eller ikke, spesielt ungdoms egen økonomi, men viser at årsakene bak valget er sammensatte. Blant annet viser det seg at tidligere prøveresultat og tro på seg selv er av betydning for om man tar førerkort eller ikke. Også hvilke muligheter til øvelseskjøring ungdom har, virker inn på valget. En av de viktigste faktorene, er om man har mulighet til å reise til og fra venner med kollektivtransport. Jo dårligere mulighet man har, desto vanligere er det at man har man førerkort (Andersson og Warmark 1999). Hvilke reisevaner man har, er også en signifikant faktor. Mange reiser innebærer større sannsynlighet for å ta førerkort. Behov for førerkort varierer ofte med hvor man bor, om man bor i tettsted med godt utbygd kollektivtilbud eller et spredtbygget sted med få alternative transportmidler. Slik vi tolker

resultatene, tyder også denne undersøkelsen på at ungdom har et pragmatisk forhold til bil og førerkort i dag – at de er praktiske hjelpemidler som blir prioritert først når man får behov for dem.

5.4.2 Større miljøbevissthet som årsak?

Både Krantz (1999) og Andreasson og Warmark (1999) kommer til at miljøhensyn er fraværende i begrunnelsene for ikke å ta førerkort. Andreasson og Warmark (1999) vil likevel ikke utelukke at nedgangen i førerkortandelen kan skyldes en større miljøbevissthet blant ungdom i dag ettersom kunnskapen på miljøområdet trolig har økt generelt i samfunnet (både fordi det har blitt prioritert innen utdanning og fordi det har blitt viet stor oppmerksomhet i media).

Vi har ikke funnet undersøkelser som viser endringer i ungdoms miljøbevissthet eller om deres bevissthet om bilens negative konsekvenser har økt i løpet av 90-tallet. Men som tidligere vist i denne studien, tyder andre undersøkelser på ungdom et ambivalent forhold til bil og de er lite villige til å endre sine transportvaner for å verne miljøet (jf. kapittel 4).

Selv om bil i dag synes å ha liten symbolverdi, i hvert fall blant byungdom, kan den fungere som et middel for å opprettholde deres ønskede mobilitet. Selv om undersøkelser har vist at det en sammenheng mellom vektlegging av bilens negative konsekvenser og handlinger på transportfeltet (Ruud 1998), er det tvil om hva som kommer først av handlinger og holdninger. Dessuten er det svært få som sier at de reiser kollektivt først og fremst fordi det er miljøvennlig, se side 18.

5.4.3 Endringer i prioriteringer

Man kan ikke utelukke at økende bevissthet om bilens negative miljøkonsekvenser har bidratt til at ungdom i mindre grad tar førerkort enn tidligere. Andre utviklingstrekk i samfunnet synes imidlertid i større grad å kunne forklare endringer i ungdoms prioriteringer og at flere synes å ville vente med å ta førerkort. Som nevnt innledningsvis i denne studien, har samfunnsutviklingen generelt gått i retning av større valgmuligheter og individualisering. Utviklingen på forbruksmarkedet har bidratt til at ungdom har fått flere varer å velge mellom. Carle og Sjøstrand (1995) har påpekt at tilbudet på tenåringsmarkedet formelig har eksplodert de siste årene og at konkurransen er blitt sterkere om de mer differan-

sierte ungdomstilene som har blitt utviklet blant ungdommer i etterkrigstiden. I forhold til tidligere, er det i dag dermed flere typer aktiviteter og varer som konkurrerer om ungdoms tid og ressurser, som for eksempel utenlandsreiser, data og internett, mobiltelefoner, TV/video/dvd. Vi har ikke funnet studier som sier noe om endringer ungdoms forbruk i forhold til bil og motor. Forbruksundersøkelser blant ungdom i henholdsvis Sverige og Norge, viser imidlertid at bil og motor er lavt prioritert i forhold til annen type tidskonsumering eller andre typer utgifter, slik som for eksempel kino, cd'er, mobiltelefoner klær mv (Carle og Sjöstrand 1995, Brusdal 2001).

Det er ikke bare blitt flere varer å velge mellom, endringer i ungdoms levemåte har også bidratt til at de i større grad enn tidligere står friere i sine valg. Flere ungdomsforskere har påpekt at kløften mellom det å være barn og voksen har økt betraktelig siden andre verdenskrig, noe som har medført at ungdomstiden har blitt utstrekkt i tid og rom (Bjurstöm 1980) og at man har fått det man kan karakterisere som "forlenget ungdomstid" (Øia 1996). Det er flere utviklingstrekk på 90-tallet som tilsier at ungdomstiden ble ytterligere forlenget i løpet av 90-tallet. Både i Sverige og i Norge har man sett at ungdom etablerer seg senere, blant annet ser man at alderen på førstegangsfødende har økt i løpet av de siste tiårene (Nordbakke 2002, Ungdomars välfärd og värderingar 1994). Som nevnt tidligere opplevde både Sverige og Norge en enorm vekst i studentantallet på 90-tallet, noe som trolig er en forklaring på at ungdom etablerer seg senere. I Sverige har man også forklart senere etablering med at andelen arbeidsledige økte på 90-tallet (Ungdomars välfärd og värderingar 1994). Ikke bare er det flere som studerer, men de studerer også lenger enn tidligere (Nordbakke 2002, Ungdomars välfärd og värderingar 1994). Når man ikke har barn, er behovet for bil trolig mindre. At flere ungdom bor i by, blant annet som følge av studier, medfører også mindre behov for bil. Med forlenget ungdomstid kan ungdom i større grad fokusere på sine egne behov og dermed sitt eget forbruk. Selv om ungdom som studerer eller er arbeidsledige har trangere økonomi enn ungdom som arbeider, er disse ungdommene mindre bundne i tid og rom enn dem som arbeider og/eller er etablerte med barn. En som studerer kan for eksempel i større grad velge selv når hun eller han eventuelt vil legge ut på en reise og hvor lenge denne skal vare sammenliknet med en som er i arbeid.

Forlengelsen av ungdomstiden på 90-tallet er trolig en medvirkende faktor til at ungdom ikke følte behov for å ta førerkort så snart muligheten bød seg. En mindre fastlagt og bunden tilværelse har medført mindre behov for dette samtidig som valgmulighetene ble større. At det også har vært en nedgang i førerkortandelen i mer spredtbygde strøk, der behovet for bil er større, tyder også på endring i prioriteringer og verdier ikke utelukkende er et byfenomen.

Men selv om flere velger bort førerkort og bil – i hvert fall for en periode – så er det fremdeles noen som setter stor pris på begge deler. En av hovedkonklusjonene til Carle og Sjöstrand (1995) er at ungdom i alderen 16-24 år ikke kan behandles som en homogen gruppe. Man ser at ungdom stadig gir uttrykk for flere spesielle livsstiler, kulturer og forbruksmønstre. Som undersøkelsen til Purenen/Bikupan (2001) viser, er også ungdom forskjellige både i forhold til transportvaner og i synet på bilen. Mens bilen spiller en sentral rolle i "Dynamiske Johnny" sitt liv, er det nærmest uten betydning for "Kim". Trolig er det blitt flere "Kim'er" i løpet av 90-tallet.

5.5 Sammenfatning

I Sverige begynte de økonomiske nedgangstidene tidligere og varte lenger enn i Norge. Men for begge land fortsatte førerkortandelen å synke også etter at økonomien tok seg opp igjen. Andersson og Warmark (1999) har derfor stilt spørsmål ved hvor mye økonomien egentlig kan forklare av nedgangen i førerkortandelen blant unge. Som vist ovenfor, er det flere forskere som mener at førerkortet og bilen ikke spiller samme rolle i ungdoms liv som tidligere. Det ser ut til at de blir valgt bort til fordel for andre ting og at bilens symbolverdi ikke er like allmenn som tidligere. I Finland derimot synes bilen fremdeles å ha en spesiell posisjon blant ungdom. En spørreundersøkelse blant ungdom i alderen 16-25 år viser at positive verdier og holdninger til førerkort og bilkjøring, er de mest avgjørende faktorene når finske ungdom skal ta førerkort (Häkkanen m fl 2003).

Kanskje lavkonjunktur og endringer i føreropplæringen/førerprøven utløste nedgangen i førerkortandelen i Sverige og Norge, og når økonomien tok seg opp igjen så hadde nye og endrede holdninger til bilen og førerkortet slått røtter. Som drøftelsen over har vist, er det trolig flere utviklingstrekk som har bidratt til at nedgangen i førerkortandelen har vedvart. Dette er utviklingstrekk som alle har trukket i

samme retning – mot en nedprioritering av førerkort og bil:

- Urbanisering og studentvekst har medført at flere har kunnet benytte seg av kollektive transportmidler
- Flere valgmuligheter generelt i samfunnet og større grad av differensiering mht til livsstil og markering av identitet
- Tilbudene på forbruksmarkedet har økt og det har blitt sterkere konkurranse om ungdoms tid og ressurser

- Forlenget ungdomstid har gitt dem større friheter på egne vegne og over lengre tid enn tidligere
- Økt satsning på kollektivtransport har trolig gjort dette transportmiddelet mer konkurransedyktig i forhold til bilen

Et spørsmål som ikke er blitt stilt her, men som kunne vært interessant å se nærmere på, er hvorvidt en eventuell større bevissthet blant ungdom i forhold til risiko i trafikken, har påvirket deres syn på førerkort og bil.

6 Drivkrefter og barrierer – utfordringer og muligheter

6.1 Faktorer som påvirker ungdoms bruk av og forhold til ulike transportmidler

Særlig to faktorer går igjen i forhold til valg av reise måte i hverdagen: Bosted og tilgang til bil. De som bruker kollektivtransport bor oftere i byen og har sjeldnere tilgang til bil enn de som i mindre grad bruker kollektivtransport. De som bruker bil, har i større grad tilgang til bil. Hvilken tilgang man har til bil, er igjen ofte avhengig av hovedbeskjeftigelsen. Yrkesaktive har i større grad tilgang til bil enn dem som for eksempel studerer.

På 90-tallet var det en sterk økning i antallet studenter ved både svenske og norske universitet og høyskoler. Utdanningsinstitusjoner er ofte lokalisert til byer, hvor kollektivtilbudet er godt. I denne perioden så man at kollektivandelen blant unge økte i begge land. På samme tid var det stadig færre som tok førerkort i alderen 18-24 år. Flere studier av denne nedgangen, har pekt på at ungdom i større grad enn tidligere har et mer pragmatisk forhold til førerkort og bil – at det er en bruksvare man skaffer seg ved behov.

Kvalitative studier tyder på at bilen har liten symbolverdi blant ungdom, og at førerkortet ikke lenger blir sett på som en inngangsbillett til voksenverden. Det er først og fremst bilens funksjonelle egenskaper som blir verdsatt. Bil blir sett på som et supplement til andre transportmidler. Dette er studier gjort blant storbyungdom som har et godt kollektivtilbud. Funnene fra disse kvalitative studiene, blir til dels bekreftet av undersøkelser av begrunnelser for å ta/ikke ta førerkort blant svensk ungdom i hele landet.

Selv om økonomi kan forklare hvorfor noen ikke tar førerkort, er begrunnelsen først og fremst knyttet til at det ikke blir prioritert. Det er andre ting som blir prioritert, både når det gjelder tid og penger. Forlenget ungdomstid har trolig medført andre prioriteringer enn tidligere, da man etablerte seg i yngre alder. Et stadig voksende forbruksmarked rettet mot ungdom konkurrerer om deres prioriteringer. Det siste tiåret har salget og bruken av internett, IKT og mobiltelefoner blant annet økt kraftig. Økende

valgmuligheter generelt i samfunnet, har medført en større differensiering i ungdoms livsstil og i hvordan de markerer sin identitet.

For noen er bilen fremdeles et sentralt element i deres livsstil, for andre er den ikke noe mer enn et transportmiddel.

De fleste ungdommer i dag er klar over de problemene bilen skaper for miljøet. Likevel tyder flere studier på at miljøhensyn vil vike for ungdoms krav til å opprettholde sin mobilitet når de velger transportmiddel. Dette tyder på at ungdom har et ambivalent forhold til bilen, og et rasjonelt forhold til transportmiddelbruk: De velger det transportmiddelet som gir dem størst gevinst i forhold til deres ønskede mobilitet.

6.2 Krav til mobilitet i en tidsknapp hverdag – en utfordring

Ungdommens krav til å opprettholde sin mobilitet, kan sees i sammenheng med deres vektlegging av tid. I den kvantitative studien til Jensen (2000), er det stilt spørsmål om hvilke ting som er av betydning i forhold til deres daglige transport. De faktorene som får størst oppslutning blant de unge er knyttet til tid (tidsbruk og det å komme frem i tide). Det er relativt flere som mener dette er av større betydning enn utgifter, bekvemmelighet, det å være uavhengig av kollektivtransport, hastighet og vane (i nevnt rekkefølge). At tid er en viktig faktor i ungdoms hverdagsliv, kommer også frem i en undersøkelse "Nordic Youth" (Kairos Future 2004) som omfatter 4000 ungdom (17-19 år) i alle de nordiske landene. Fokuset i undersøkelsen er på ungdoms syn på fremtiden, meningen med livet, interesser, kommunikasjon, samfunn og arbeidsliv. Undersøkelsen viser at ungdom ikke anser penger og materielle goder som vegen til lykke, men kun som et middel for egen utvikling. For dagens unge er det tiden – ikke pengene som er den store flaskehalsen. De opplever det som et problem å rekke alt de ønsker å gjøre.

I et slikt perspektiv er det nødvendig at kollektivtransporten fremstår som et effektivt og fleksibelt

alternativ til bilen. Gjennomgangen har vist at ungdom verdsetter en del av kollektivtransportens egenskaper – for eksempel at man kan benytte tiden effektivt, at man slipper kø- og parkeringsproblemer osv. Ungdom er likevel misfornøyd med tilbudet slik det er i dag. Få synes det er fleksibelt i den forstand at man kan dra når og hvor man vil. De fleste mener det er vanskelig å få sitteplass, og dermed vanskelig å benytte tiden effektivt, og de fleste ønsker at tilbudet skal forbedres.

Misnøyen med tilbudet i tillegg til ungdoms ambivalente forhold til bil, tyder imidlertid på at bilen vil være et alternativ for dem så snart de ikke opplever kollektivtransporten, gange eller sykling som de mest funksjonelle reisemåtene. Det er grunn til å tro at etter hvert som ungdommene blir eldre og mer bundne i tid og rom som følge av familieetablering, faste jobber og bopel, så vil føringene for å bruke bil, bli sterkere.

Tradisjonelt har bilen blitt assosiert med frihet, blant annet som følge av man er uavhengig av kollektivtransport. En utfordring i fremtidens transportplanlegging vil være å snu perspektivet og sette fokus på de friheter kollektivtransporten gir, som for eksempel frihet fra ansvar, frihet til å benytte tiden på reisen som man vil og til også å være sosial, men ikke minst den friheten som ligger i at man er uavhengig av bilen. Man kan være fleksibel, man behøver ikke alltid komme tilbake til samme sted, man slipper å tenke parkering, parkeringsavgift, man kan ta seg en drink og det er frihet fra køer. Hva som er frihet kan være subjektivt, men poenget er å gjøre tanken om kollektivtransportens frihet like allmenn som oppfatningen i dag av bilens frihet. For at kollektivtransporten skal kunne være et konkurransedyktig alternativ til bilen for ungdom i en hektisk hverdag, mener vi at det er nødvendig å arbeide systematisk med å gjøre kollektivtransporten til et transportmiddel som gir friheter. Man må vise at kollektivtransporten faktisk også kan gjøre folk uavhengig av de problemer og hindringer bilen medfører i forhold til å kunne opprettholde en fleksibel og mobil hverdag. Og det er ikke nok med å ”tell it” (gjennom for eksempel reklamekampanjer), men man må ”show it” gjennom reelle endringer som tar hensyn til ungdoms og voksnes krav og behov.

6.3 Mot nye muligheter for mer miljøvennlige reisemåter

Vi ser at flere og flere unge reiser kollektivt, og at stadig færre unge tar førerkort i både Sverige og Norge. Spesielt gjelder dette ungdom i storbyene. En voksende andel av ungdommen blir dermed kompetente kollektivbrukere. Det er grunn til å tro at barrierene mot å benytte kollektivtransport også i voksen alder, når behovene endrer seg, vil være mindre om man har erfaring med kollektivtransport enn om man har vært bare bilist siden 18-årsdagen. At flere synes å ha et mer pragmatisk syn på bilen, gjør at kollektivtransporten i større grad kan konkurrere på like vilkår som bilen. Det sentrale er dermed at tilbudet oppfattes som et godt alternativ til bilen. Bruk av kollektive transportmidler vil kanskje oppleves som tilfredsstillende med tanke på en bekymring for miljøet. Mye tyder dog på at denne bekymringen ikke er tilstrekkelig for at de skal velge miljøvennlige transportmidler i hverdagen.

At flere har et pragmatisk syn på bilen og de fleste har et ambivalent forhold til den pga av problemene den skaper, gir også grunn til optimisme. Hvis dette er et syn som har fått rotfeste og som ikke bare er et resultat av den sosiomaterielle situasjonen ungdommene lever i, vil et slikt syn få konsekvenser i forhold til den normative situasjonen i samfunnet og dermed også i forhold til hvilke planideologier som vil være dominerende. Det er ungdommen i dag som skal stå for den fremtidige transportplanleggingen.

6.4 Avsluttende kommentarer og forslag til videreføring

Denne litteraturstudien viser at det er gjennomført relativt få undersøkelser i de nordiske landene om ungdoms reisevaner, hva som påvirker tilbøyeligheten til å ta førerkort og deres valg av transportmiddel. Flere av undersøkelsene begynner å bli gamle og mange av dem representerer bare et lite utvalg av ungdomskullene. Det har vært en konsentrasjon om forholdet mellom bil og kollektivtransport, mens bruk av sykkel for eksempel har for liten oppmerksomhet. Med tanke på at ungdomstiden legger grunnlag for vaner som vil ha betydning for hva som vil foregå senere i livet, er det viktig å skaffe kunnskap om hva som faktisk skjer på transportområdet blant ungdom, hvilke oppfatninger som dannes i denne perioden og hvilke faktorer som påvirker valg innenfor dette området.

En forbedring av kunnskapsgrunnlaget krever både bedre utnytting av de dataene som allerede eksisterer og helt nye undersøkelser.

I alle de nordiske landene gjennomføres det nasjonale reisevaneundersøkelser, delvis kontinuering og delvis med jevne mellomrom. Disse undersøkelsene gjøres over omtrent samme mal, noe som betyr at de vil være sammenliknbare både over tid og mellom land. Som litteraturgjennomgangen har vist, er datamaterialet i disse undersøkelsene dårlig utnyttet. Det er store muligheter til å gjøre mer dyptgående analyser av ulike ungdomsgrupper, for å undersøke de forskjellige segmentenes reisemønstre, førerkortinnehav osv, og endringer i disse faktorene over tid.

Komparative studier mellom landene på basis av de nasjonale reisevaneundersøkelsen har ikke vært gjort. Slike komparative analyser ville kunne undersøke i hvilken utstrekning forskjeller i samfunnsmessige utviklingstrekk og transportpolitikk kan være med på å påvirke ungdoms reisevaner. Tidsperspektivet kan også trekkes inn i disse analysene. Omfanget av sykkelbruk, som hittil har fått liten oppmerksomhet i undersøkelser om ungdom og transport, kan for eksempel være et tema i en slik komparativ undersøkelse. Fordelen med å utnytte eksisterende data er selvsagt. Kostnadene til datainnsamling er allerede betalt. Både i Norge og Sverige foregår det nasjonale reisevaneundersøkelser i 2005, som vil være sammenliknbare. Disse undersøkelsene vil det være svært interessant å gjøre en komparativ studie på grunnlag av.

Det vil også være behov for nye undersøkelser på temaer der reisevanestudiene ikke gir gode nok data.. Aktuelle temaer kan blant annet være sosialisering til bilbruk, ungdoms vurdering av tid til transport, og verdier og atferdsorienteringer av relevans for transportfeltet.

Diskusjonen om sosialisering til bilbruk baserer seg i dag på et relativt tynt faglig grunnlag. I noen studier sies det at de som kjøres av foreldre med bil i barndommen blir ivrige bilbrukere selv, mens andre finner ikke dette. For å undersøke denne sammenhengen kan man enten følge et panel fra de er barn, gjennom ungdomstiden og opp til voksen alder eller man kan intervjuere retrospektivt. Den siste metoden er enklest, men krever et godt opplegg for å få pålitelige svar. På andre områder er slike retrospektive opplegg vært vellykket.

Vi savner også flere konkrete studier av ungdoms vurderinger av tid mht til transportmiddelbruk, og hvor viktig tid er i forhold til eventuelle annet utbytte av transportmiddelvalget.

Selv om flere studier tyder på at det er en sammenheng mellom livsstil generelt og transportmiddelbruk blant ungdom, er det behov for kvantitative studier som i større grad kan belyse ungdoms reisemåte i lys av deres handlinger og verdi- og adferdsorienteringer som er relevante for transportfeltet, og som ser på disse spørsmålene i sammenheng. Spørsmål som er spesielt relevante i forhold til transport og reisemåte, er ungdoms aktivitetsmønstre og aktivitetsnivå utenfor hjemmet og spørsmål om ungdoms forhold til og vurderinger av ulike transportmidler. I tillegg kommer mer generelle spørsmål omkring holdninger til sikkerhet og miljø. Slike studier vil kunne belyse forskjeller i behov, og også forskjeller i ulike transportmidlers rolle for livsstil og identitet (for eksempel som symbolbærere og som arenaer for fellesskap). Videre er de viktige for å gi en mer samlet forståelse av de ulike motiver som kan ligge bak ungdoms valg av transportmiddel.

Referanser

Andersson, F. og Warmark, M. 1999. *Körkort eller inte körkort, vad påverkar ungdomar i deras val? En intervju och enkätstudie med 18,5 åringar*. C-uppsats i psykologi. Högskolan i Dalarna.

Andersson, B-E. 1987. "Körkortet – et led i frigjørelsen", i Spolander, K. (red.) 1987. *Ungdom och trafikk – en omöjlig kombination?* Stockholm. Nationalforeningen för Trafiksäkerhetens Främjande.

Andersson, B. 2001. *Rädslans rum – trygghetens rum – ett forskningsprojekt om kvinnors vistelse i trafikrummet*. VINNOVA Rapport VR 2001:32.

Andréasson, H., Sjöberg, A. 1996. *Ungdomars syn på kollektivtrafikk och bil. Vardagligt resande i kulturell belysning*. Göteborg. Etnologiska föreningen i Västsverige, Etnologiska institutionen.

Andréasson, H. 2000. *Resenärer I bilsamhället. Vardagligt resande i kulturell belysning*. Etnologiske föreningen i Västsverige, Etnologiska institutionen, Göteborg.

Bäcke, A., Thornblad, C. og Norman, E. 1999. *Körkort - ur manlig og kvinnlig synvinkel*. Kristianstad. Høgskolen Kristianstad.

Berg, H-Y. og Gregersen, N. P. 1993. *Samband mellan unga bilförarens livsstil och deras olycksrisk i trafiken*. Linköping. Statens väg och trafikinstitut (VTI)

Berge, G. 1993. *Kulturelle forestillinger om ulike transportmidler*. Oslo. Arbeidsdokument TP/0618/93

Berge, G. og Nondal, T. 1994. *Livsstil som barriere. Holdninger til bil og kollektivtransport blant bilbrukere i Oslo og Akershus*. Oslo. TØI-rapport 267/1994.

Berge, G. 1996: *Livsstil og transportmiddelvalg*. Oslo. TØI rapport 328/1996.

Berge, G. 1997. *Livsstil, miljøbevissthet og transportatferd*. Oslo. TØI rapport 366/1997.

Berge, G. 1999. *Velferd og mobilitet. Identifisering og analyse av segmenter i befolkningen med ulik reiseaktivitet*. Oslo. TØI rapport 442/1999.

Bernow, R. 1991. *Ungdomars värderinger om rörlighet, resvaner och miljö*. Stockholm. Vägverket.

Bilindustriföreningen 1998. *Unga människors syn på bilen og bilismen*. Stockholm. Bilindustriföreningen. Stencil.

Bjurström, E. 1980. *Generations uopprøret. Ungdomskulturere, ungdomsrørelser og to-nærsmarknad från 50-tal till 80-tal*. Stockholm. Wahlström og Widstrand.

Bjurström, E. 1987. "Bilen og motorcykeln i ungdomskulturen." i Spolander, K. (red.). *Ungdom och trafikk – en omöjlig kombination?* Stockholm. Nationalforeningen för Trafiksäkerhetens Främjande.

Brusdal, R. 2001. *Hva bruker barn og unge penger på? En beskrivelse av ulike forbruksmønstre blant barn og unge i alderen 8-24 år*. Oslo. Statens institutt for forbruksforskning. SIFO arbeidsnotat nr. 5/2001

Carle, J. og Sjöstrand, P. 1993. *Ung och Grön? Ungdomars miljöinteresse och -engagemang*. Stockholm, Statens ungdomsråd.

Carle, J. og Sjöstrand, P. 1995. *Från Diskotekt til Hypotek. Ungdomars ekonomi och konsumtion*. Stockholm. Ungdomsstyrelsen.

Christiansen, P. 1997. *Beregninger av kostnader forbundet med føreropplæringen*. Oslo. Transportøkonomisk institutt. TØI notat 1056/1997

Carlquist E. 2000. Arbeidsdokument. Senere utgitt i Carlquist, E. og Fearnley, N. 2001. *Samfunns-effektiv kollektivtransport? En analyse av utviklingen i sju norske byer*. Oslo. Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 508/2001.

Christiansen, I. 1998. *Livsstil og trafikk. Teori og metode*. Rådet for trafikksikkerhetsforskning. København.

Denstadli, J-M., og Hjorthol, R. 2002. RVU 2001. *Den nasjonale reisevaneundersøkelsen. NØKKELRAPPORT*. Oslo. Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 588/2002.

Denstadli, J-M., Hjorthol, R., Rideng, A. og Lian, J-I. 2003. RVU 2001. *Den nasjonale reisevaneundersøkelsen. Den norske befolkningens reiser*. Oslo. TØI rapport 637/2003.

Engebretsen, Ø. 1996. *Lokalisering, tilgjengelighet og arbeidsreiser. En analyse av arbeidsreiser i Osloregionens sørkorridor basert på kriteriene i ABS-systemet*. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI-notat 1048/1996.

Erikson, E. 1968. *Childhood and Society*. Hammondsworth. Pinguin.

Festinger, L. 1957. *A Theory of Cognitive Dissonance*. Standford University Press, Standford.

Fosgerau, M., Holmblad, M. Og Pilegaard, N. 2004. ART *En aggregert prognosemodell for dansk veitrafikk*. Notat 5. 2004. Danmarks Transportforskning.

Garvill, J., Latila, T. og Brydsten, M. 1994. *Livsvärden og val av transportmedel*. Transportforskningsenheten, Umeå universitet (TRUM), 1994:1.

Hagman, O. og Tengström, E. 1991. *The meaning of the automobile*. Göteborg. Centrum för tvärvetenskap, Göteborgs universitet, 1991.

Häkkanen, H., Britschgi, V., Sirkiä, A. and Kaner, H. 2001. *Young People and the Driving Licence in Finland*. Finland. VTT Reseach Notes 2075.

Helland-Petterson, B. 1993. On being mobile – Car use as meaningful consumption and environmental hazard. Paper på seminaret: *The Car and its Environment* i Trondheim 1993.

Hjorthol, R. 1998. *Hverdagslivets reiser. En analyse av kvinners og menns daglige reiser i Oslo*. Avhandling til dr. philosgraden. Institutt for sosiologi og samfunnsgeografi, Universitetet i Oslo 1998. TØI rapport 391/1998.

Hjorthol, R. 1999 *Daglige reiser på 90-tallet. Analyser av de norske reisevaneundersøkelsene fra 1991/92 og 1997/98*. Oslo. TØI rapport 436/1999.

Hjorthol, R. 2002. RVU 2001. *Ungdoms skole- og fritidsreiser*. Oslo. Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 597/2002.

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, R., Hovland Jacobsen, M., Ling, R., Nordbakke, S., Haddon, L. 2005. *Den mobile hverdag. En kvalitativ studie om bruk av bil og kommunikasjonsmedier i barnefamilier*. Oslo. TØI rapport 754/2005.

Jensen, M. 1997a. *Benzin i blodet. Kvalitativ del. ALTRANS*. Faglig rapport nr. 191. Danmarks miljøundersøkelser 1997.

Jensen, M. 1997b. *Benzin i blodet. Kvantitativ del. ALTRANS*. Faglig rapport nr. 200. Danmarks miljøundersøkelser 1997.

Jensen, M. 1997c. Paper for the Research Conference: *Society, Environment, Sustainability – The Nordic Perspective*. Oslo, 25-27. august 1997.

Jensen, M. 2001. *Tendenser i tiden - en sosiologisk analyse af mobilitet, miljø og moderne mennesker*. Frederiksberg. Samfundslitteratur.

Kairo Future AB 2004. Nordic Youth 2004. www.kairosfuture.com

Kränge, O. 2004. *Grenser for individualisering. Ungdom mellom ny og gammel modernitet*. Nova rapport 4/2004. Norsk institutt for oppvekst, velferd og aldring. Oslo.

Krantz L-G. og Vilhelmson, B. 1996. Förändringar av den daglige rörligheten i Sverige 1978-1994. Göteborg. *Occasional Papers 1996:2*. Kulturgeografiska institutionen, Handelshögskolan vid Göteborgs Universitet.

Kranz, L-G. 1997. *Mäns och kvinnors rörlighet i Sverige. Utveckling mellan 1978 och 1995 - ökar eller minskar skillnaderna?* Kulturgeografisk institutionen, Handelshögskolan vid Göteborgs Universitet, Göteborg.

Kranz, L-G. 1999. *Rörlighetens mångfald och förändring. Befolkningens dagliga resande i Sverige 1978 och 1996*. Kulturgeografisk institutionen, Handelshögskolan vid Göteborgs Universitet, Göteborg.

Lodden, U. 1998. *Ungdoms reiseaktiviteter og holdninger til transport og miljø. En undersøkelse blant ungdom i Oslo*. Oslo. TØI rapport nr. 410/1998.

Magelund, L. 1997. *Valg av transportmiddel i storbyen - bil og kollektivtransport i bolig-arbeidsreisen*. København, Transportrådet og HT, notat nr. 97-03.

Malmsten, Bo. 1999. *Dagens ungdomar är morondagens vuxna*. Stockholm. Katarina Tryck AB.

Mitterauer, M. 1991. *Ungdomstidens sociala historia*. Göteborg. Röda Bokforlaget.

Nossum, Å. 2003. *Kollektivtilbudet i Osloregionen -Trafikantenes verdsetting av tid*. Oslo. TØI rapport 663/2003.

Nordbakke, S. 2002a *Fører kort og bilbruk blant ungdom på 90-tallet. Tegn på endringer i ungdoms reisevaner?* Oslo. TØI rapport 564

Nordbakke, S. 2002b *Transportprofil og livsstil. Transportmiddelbruk, aktivitetsmønstre, miljø- og forbruksorientering*. Oslo. TØI-rapport 579

Norheim, B., Stangeby, I. 1993. *Bedre kollektivtransport : Oslo-trafikantenes verdsetting av høyere standard*. TØI rapport 167/193.

Otnes, P. 1986. *An Iron Cage of Irrationality. I Sosiologisk Årbok, Årgang 2*. Oslo. Institutt for sosiologi. Universitetet i Oslo.

Puranen, B. 2001. *Ung mobilitet. Möjligheter och risker*. Sverige. Vägverket.

Ruud, A. 1999. *Bilismen er skadelig for miljøet - men spiller jeg noen rolle? En studie av holdninger til og bruk av transportmidler blant ungdom i Oslo*. Oslo. TØI rapport 424/1999.

Ruud, A. og Frøysadal, E. 2002. *Målrettet kollektivtransport. Veileder med oppsummering av kunnskap og eksempler på tiltak*. TØI rapport 587/2002.

Ruud, A., Tuveng, I., Norheim, B. 2001. *Målrettet kollektivtransport. Delrapport 3: Trafikantgruppers verdsetting av tilbudet*. Oslo. TØI rapport 545/2001.

Ruud, A. 2003. *Ungdommens krav – konsekvenser for fremtidens kollektivtransport*. Oslo. Transportøkonomisk institutt. Særtrykk 266/2003.

Ruud, A. og Nordbakke, S. 2002. *Transportmiddelbruk og holdninger til transport og miljø blant ungdom. Utviklingstrekk*. Oslo. Transportøkonomisk institutt. Arbeidsdokument PT/1551/2002.

Sagberg, F. 2000. *Evalueringsrapport av 16-årsgrense for øvelseskjøring med personbil. Ulykkesrisiko etter førerprøven*. Oslo. TØI rapport 498/2000.

SCB 2000. *Statistisk årbok 1985-2000*. Stockholm, Statistiska centralbyrån

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

Sjöberg, A. 2000. *Färdsätt. En etnologisk studie om resvanor, miljömedvetande och livsstilar bland unga i Göteborg*. Göteborg. Etnologiska föreningen i Västsverige.

Sturesson, L. (red.) 1998. *Den attraktive bilen og den problematiske bilismen. En antologi*. KFB Kommunikations forsknings beredningen. KFB-Rapport nr 1998:39. Västerwik.

Sundquist, K. 1997. *The Appeal of Automobiles. Human desires and the proliferation of cars*. KFB Kommunikations beredningen. KFB-Rapport nr. 1997:21. Stockholm.

Sørensen, K. H. 1992. Bilen og det moderne Norge. En sosioteknisk transformasjon. *Tidsskrift for samfunnsforskning*. 1-33. Bergen. Universitetsforlaget.

Tengström, E. 1991. *Bilismens – i kris*. Kristianstad Boktryckeri AB. Kristianstad.

Thulin, E. 2002. *Ungdomars användning av dator, internet og mobiltelefon. Konsekvenser för vardagslivets geografiske dimensioner*. Kulturgeografisk institutionen, Handelshögskolan vid Göteborgs Universitet, Göteborg.

Try, S. og Aamodt, P.O. 2000. Veksten i høyere utdanning gjennom femti år. I Sverre Try (red.). *Utdanning og arbeidsmarked 2000*. Oslo. Norsk institutt for studier av forskning og utdanning

Stangeby, I. 2004. *Trygg kollektivtrafik. Trafikanterers opplevelse av kollektivtrafikresor och åtgärder för att öka tryggheten*. TØI rapport 704/2004.

Ungdomars välfärd och värderingar. 1994. Rapport till Barn- og ungdomsdelegationen och Generationsutredningen. SOU 1994.

Vibe, N. 1993. *Våre daglige reiser*. Oslo. Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 171/1993.

Vibe, N., Hjorthol, R. og Berge, G. 1993. *Dagliglivets reiser i større byer*. Oslo. Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 214/1993.

Vilhelmson, B. 1990. *Vår dagliga rörlighet. Om resandets utveckling, fördelning och gränser*. Göteborg. Kulturgeografiska institutionen. Göteborgs Universitet.

Vilhelmson, B. 1994. *Att undersöka geografisk rörlighet som en aspekt på relationen livsstil-miljö*. Kulturgeografisk institutionen, Handelshögskolan vid Göteborgs Universitet, Göteborg.

Vilhelmson, B. 1997. *Tidsanvändning och resor. Att analysera befolkningens rörlighet med hjälp av en tidsanvändningsundersökning*. Kulturgeografisk institutionen, Handelshögskolan vid Göteborgs Universitet, Göteborg.

Vilhelmson, B. 1999. "Daglig resande: utveckling, gränser, påverkbarhet" i *Livsstil och miljö. Värderingar, val og vanor*. Lundgren, L. (red.). 1999. Kristianstads Boktryckeri AB 1999. Kristianstad.

Vilhelmson, B. 2003. *Samhällsförändringar som påverkar den framtida efterfrågan på kollektivtrafik*. Göteborg. Kulturgeografiska institutionen, Handelshögskolan vid Göteborgs universitet.

Vilhelmson, B. 2004. *Driver's license holding in Sweden 1978-2001*. Upublisert materiale.

Wyn, J., & White, R., 1997. *Rethinking Youth*, Sydney: Allen and Unwin and London: Sage

Øia, T. 1996. (red.). "Ungdom, finnes den?". I *ung på 90-tallet*. En antologi. UNGforsk/Cappelen Akademisk Forlag. Oslo.

Vedlegg 1

Vedleggstabell 1: Andelsmessig bruk av transportmidler til alle aktiviteter for ulike grupper. Prosent (variasjonsanalyse).

Bakgrunnsvariable	Samlet andel transportmiddelbruk				Totalt
	Gå/sykle	Bilpassasjer	Kollektivt	Bil/moped/mc	
Alle	17	12	55	15	99 (N=633)
<i>Kjønn</i>	<i>n.s</i>	<i>n.s</i>	***	***	
Gutter	18	12	48	22	100
Jenter	16	12	62	10	100
Forklart varians (Eta ²)	-	-	5,2%	4,9%	N= 633
Hovedbeskjeftigelse	ikke signifikant for noen av transportmidlene				
Allmennfag, vgs.	18	13	56	13	100
Yrkesfag, vgs	12	7	66	15	100
Under opplæring	13	13	56	18	100
Universitet/høyskole	19	10	57	14	100
I arbeid	16	13	50	20	99
Uten arbeid	18	14	49	19	100
Forklart varians (Eta ²)	-	-	-	-	N=618
Foreldrenes sosioøkonomiske status	*	<i>n.s</i>	<i>n.s</i>	<i>n.s</i>	
Arbeidere	11	10	59	20	100
Fagfunksjonærer	20	11	57	12	100
Høyere funksjonærer	19	12	54	15	100
Selvstendige yrker	17	14	50	19	100
Forklart varians (Eta ²)	1,8%	-	-	-	N=556
Bor sammen med	***	<i>n.s.</i>	<i>n.s</i>	*	
Uten foreldre	25	10	54	10	99
Begge foreldre	15	13	54	18	100
Bare mor	16	10	59	15	100
Bare far	16	13	61	10	100
Forklart varians (Eta ²)	3,2%	-	-	1,5%	N=619
Egen/ samboer(e)s inntekt ¹	ikke signifikant for noen av transportmidlene				
Lav	22	10	55	13	100
Middels	26	13	45	16	100
Høy	21	13	49	16	99
Forklart varians (Eta ²)	-	-	-	-	n=90
Bruttoinntekt i husstanden ²	<i>n.s.</i>	<i>n.s</i>	*	<i>n.s</i>	
Lav	15	11	61	12	99
Middels	16	10	56	18	100
Høy	15	14	51	20	100
Forklart varians (Eta ²)	-	-	1,9%	-	n= 403
Transportressurser ³	**	<i>n.s</i>	***	***	
Over gjennomsnittet	15	11	42	32	100
Under gjennomsnittet	19	13	67	1	100
Forklart varians (Eta ²)	1,1%	-	17,1%	35,0%	N=632

Kilde: TØI rapport 760/2005

n.s= ikke signifikant ***Signifikant for $p < 0.001$, F-test **Signifikant for $p < 0.01$, F-test *Signifikant for $p < 0.05$, F-test

¹Med egen/samboer(e)s inntekt menes inntekt blant dem som ikke bor hjemme hos foreldrene (som bor alene, med ektefelle eller har samboer(e)). Lav inntekt betyr en husholdningsinntekt fra under 100 000 til 300 000 kroner. Middels inntekt betyr en husholdningsinntekt fra 300 000 til 600 000 kroner. Høy inntekt betyr en husholdningsinntekt på over 600 000 kroner.

²Med bruttoinntekt i husstanden menes husholdningsinntekt blant dem som bor hjemme hos foreldrene. Inntektskategoriene er de samme som ovenfor. ³Gjennomsnittsskåren for transportressursindeksen er 5 poeng. De som har mellom 0 og 5 poeng ligger under gjennomsnittet, mens de som har over 5 poeng ligger over gjennomsnittet.

Vedleggstabell 2: Tilfredshet med forskjellige sider av kollektivtilbudet i blant unge under 25 år, fordelt på hvor ofte en reiser kollektivt. Brukerundersøkelser i Stavanger, Tønsberg og omegn, Drammensregionen og Nedre Glomma. 1997-2000

	Kollektivbruk i vin- terhalvåret	Fornøyd	Mis- fornøyd	Antall
Frekvens >18-25 år	Daglig	72	25	4151
	2-4 dg/uka	78	18	538
	1 dg/uka	80	12	217
	1dg/mnd	80	16	75
	Sjelden/aldri	60	19	47
Reisetid >18-25 år	Daglig	79	16	4133
	2-4 dg/uka	81	14	539
	1 dg/uka	76	14	217
	1dg/mnd	87	8	75
	Sjelden/aldri	62	19	47
Kveldsavganger >18-25 år	Daglig	59	33	1650
	2-4 dg/uka	62	26	203
	1 dg/uka	63	21	100
	1dg/mnd	59	4	27
	Sjelden/aldri	50	21	14
Service fra sjåføren >18-25 år	Daglig	72	21	4134
	2-4 dg/uka	75	16	536
	1 dg/uka	73	13	217
	1dg/mnd	77	17	75
	Sjelden/aldri	66	13	47

Kilde: TØI rapport 760/2005

Transportøkonomisk institutt

Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

- utfører forskning til nytte for samfunn og næringsliv
- har rundt 70 forskere med høy, flerfaglig samferdselskompetanse
- samarbeider med en rekke samfunnsinstitusjoner, forsknings- og undervisningssteder i Norge og i utlandet
- gjennomfører forsknings- og utredningsoppdrag av høy kvalitet innen områder som trafiksikkerhet, kollektivtransport, miljø, reisevaner, reiseliv, planlegging, beslutningsprosesser, transportøkonomi og næringslivets transporter
- driver aktiv forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, internett, tidsskriftet Samferdsel og andre nasjonale og internasjonale tidsskrifter

Transportøkonomisk institutt

Stiftelsen Norsk senter
for samferdselsforskning
P.b. 6110 Etterstad
0602 Oslo

Telefon 22 57 38 00

www.toi.no